

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 180 • NOVEMBER 2013

APA
MOTHER OF PORTS
IN ASEAN



Perdagangan Meningkatkan Kapal Makin Besar



**Jalan Tol Bali Mandara
Resmi Dibuka**

Bali Mandara toll road is Officially Opened

**Agar Pelanggan Puas
Pelindo III Bikin Survey**

**Geef Mij Maar
Nasi Goreng!**

Geef Mij Maar Fried Rice!

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.com

Leading in Port Information



9 772252 476780



Memacu Integrasi Logistik Nasional

21
tahun

PELABUHAN INDONESIA
1992 - 2013
1 Desember



CONGRATULATION
39th
APA MEETING

Bali, November 12-15th 2013

21st Anniversary of Indonesia Port Corporation
To Stimulate National Logistic Integration



Apa kabar pembaca?

Tahun 2013 begitu cepat berjalan, tak terasa saat ini Majalah DERMAGA telah memasuki edisi 180. Beberapa wilayah di Indonesia telah mulai dibasahi oleh hujan, walaupun panas tak berhenti mendera pelosok negeri. Bersyukurlah kita hidup di Indonesia, dimana sepanjang tahun (walaupun di musim hujan) kita masih mendapati sinar matahari berlimpah.

Penerbitan Majalah DERMAGA edisi Nopember ini terasa istimewa karena majalah ini dijadwalkan terbit sebelum pembukaan 39th APA Meeting di Bali pada 12 sampai 14 Nopember 2013. Untuk kesekian kalinya, Indonesia menjadi tuan rumah event bergengsi internasional. Berturut-turut mulai Miss World 2013, KTT APEC dan dilanjutkan oleh APA meeting.

Bali memang memiliki daya tarik sendiri. Tak heran, banyak ajang bergengsi internasional yang dihelat di Bali. Di tengah kemegahan dunia modern, Bali yang sarat dengan unsur magis selalu menebar pesona dengan budayanya, keasliannya dan keindahan alamnya. Itulah mengapa banyak event internasional yang digelar di pulau dewata itu. Selain event, Majalah DERMAGA juga akan mengulas sisi lain dari Bali, diantara sisi modern dan tradisionalnya yaitu wisata Tulamben dan tol Bali.

Bali Mandara, jalan tol pertama di Pulau Dewata menjadi kebanggaan masyarakat Bali. Jalan tol ini merupakan satu satunya jalan tol diatas laut dan terindah di Indonesia. Berbeda dengan jalan tol pada umumnya yang khusus untuk kendaraan roda empat atau lebih, Tol Bali Mandara ini juga boleh dilalui

How are you Readers?

2013 runs so fast and seems that DERMAGA Magazine is now entering volume 180. Several areas of Indonesia has just started to have a rainy season, while in the other parts still have a dry season. Be thankful we live in Indonesia, where the sun shines all day long (even when it rains).

This November edition of DERMAGA Magazine seems so special since the magazine scheduled to be published just before the opening of 39th APA Main Meeting in Bali, 12 to 14 November 2013. For the umpteenth time, Indonesia hosted a prestigious international event which consecutively starts with Miss World 2013, 2013 APEC Summit and continues with APA Main Meeting.

Bali does have its own attraction. No wonder, many prestigious international events held in Bali. In the midst of modern world splendour, a magical element of Bali is always charming peoples with its culture, its originality and its beautiful nature. Besides those events, DERMAGA Magazine will also covers the other side of Bali, among its modern and traditional side namely Tulamben tourism and Bali Toll Road.

Bali Mandara, the first toll road in the Island of God, has become the pride of Balinese peoples. This toll road is the only toll road built above the sea and the most beautiful toll road in Indonesia. Unlike toll roads in general which specialized for four or even more wheels vehicle, Bali Mandara toll road allows motorcycle to traverse. Motorcycle lane is separated with four or more wheels vehicle lane as

oleh sepeda motor. Lajur jalan tol yang digunakan untuk sepeda motor dan kendaraan roda empat atau lebih terpisah seperti halnya yang sebelumnya juga diterapkan di Jembatan Suramadu. Karena baru dibuka, pengguna masih relatif sepi sehingga Anda yang melewatinya bisa berfoto dengan leluasa.

Untuk Anda yang agak bosan dengan obyek wisata di bali seperti Kuta, Jimbaran, Dreamland atau pantai-pantai Bali di sisi selatan pulau Bali, cobalah sesekali berwisata pesisir utara Bali. Pantai Lovina sangat menghibur karena banyak kita temui lumba-lumba di pagi hari. Lain lagi dengan Pantai Amed yang memukau dengan ombak besarnya. Tulamben juga bisa memuaskan petualangan Anda yang hobi menyelam.

Di Bulan Nopember akan diperingati hari Diabetes Se-Dunia. Majalah DERMAGA akan memuat artikel tentang diabetes, apa penyebabnya dan solusinya. Tiada penyakit yang tak ada obatnya. Namun sangat bijak bila kita menghindari pemicunya. Bukankah "you are what you eat" itu adalah benar?. Mari kita menabung kesehatan mulai sekarang, sehingga pada saat tua nanti kita akan memmanenya.

Pembaca, kami tunggu kritik dan saran Anda serta kiriman artikel via humas@pp3.co.id. Jangan ketinggalan informasi terbaru di majalahdermaga.com atau pantau berita terkini di facebook Humas Pelindo III dan twitter @pelindo3

Selamat Membaca!

previously applied in Suramadu Bridge as well. Since the bridge has just opened, there are still relative deserted users so you can take pictures generously when you are driving through the road.

For you who a bit bored with Bali tourism such as Kuta, Jimbaran, Dreamland or even Bali beaches in southern part of Bali, try to have a travel to northern coast of Bali. Lovina Beach is very entertaining because there are a lot of dolphins in the morning, while Amed Beach came with a spectacular waves. Tulamben also would satisfy your sense of adventure with diving experience.

This November, we will commemorate World Diabetes Day. DERMAGA Magazine will contain an article about diabetes, what it cause and how to prevent. There is no disease without the cure. And, it is a wise decision if we avoid the trigger. Isn't it "you are what you eat" is a true phrase? So let's save our health from now on. At the time we grew older, we will harvest the benefits.

Readers, we wait for your feedback and articles via humas@pp3.co.id. Don't miss our latest informations through our website www.majalahdermaga.com or you can also watch our update stories in our facebook Humas Pelindo III and our twitter @pelindo3. Have a

good reading!

SUSUNAN REDAKSI
DERMAGA

Pelindung : Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) | **Pengarah** : Sumitro Agus Budiarto | **Pemimpin Redaksi** : Edi Priyanto | **Redaktur Pelaksana** : Camelia Ariestanti | **Koordinator Liputan & Fotografer** : Willis Aji Wiranata | **Administrasi** : Ardella Trastiana Dewi | **Koordinator Distribusi** : R. Suryo Khasabu | **Alamat Redaksi** : Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637 Fax : +62 (31) 3295204

| 3295207 | **Surat Ijin Terbit** : Surat Keputusan Menteri Penerangan RI NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989. Tanggal 27 Februari 1989 | **Dicetak Oleh** : CV. Intergraf Indonesia, **Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan** | Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi. Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id



Gate In

08

Jalan Tol Bali Mandara Resmi Dibuka

Bali Mandara toll road is Officially Opened



DIREKTUR KPU
PELINDO III HUSEIN LATIEF:
Bangun Terminal Teluk Lamong
dengan Fasilitas Modern

PELINDO III's CBD DIRECTOR
HUSEIN LATIEF:
Build Teluk Lamong Terminal
with Modern Facilities

13



Boom

25

KULINER NUSANTARA:
**Geef Mij Maar
Nasi Goreng !**
NATIONAL CULINARY:
Geef Mij Maar Fried Rice!

Gantry
APA Mother
of Ports in ASEAN

06

Vender
**Pelabuhan Benoa
Bersolek**

11

Menjadi Pelabuhan
Pariwisata Internasional

Benoa Port Pimp
To Be International
Tourism-hub Port

Garbarata
Terminal
Teluk Lamong Indonesia
**Menuju
Energi Bersih**

15

TELUK LAMONG
TERMINAL –
INDONESIA
TOWARDS CLEAN
ENERGY

**Revitalisasi
Alur Pelayaran**

20

Pelabuhan Tanjung Perak
Segera Dikerjakan

Tanjung Perak Port Access
Channel Revitalisation
will be Executed

Automated Container
Transportation (ACT)
**Hadir di Pelabuhan
Tanjung Perak**

22

Automated ContainerTransportER (ACT)
PRESENT IN Tanjung Perak PORT

Gate In
23 Kabupaten/Kota di Jawa Timur
**Peroleh Hibah
Rp 2 Miliar 32**

32

Vender
PROFIL PELABUHAN CABANG:
Celukan Bawang Menatap
Masa Depan

33

Gate In
36 Dari Persiapan HUT Pelindo III
**Kemeriahan
dalam Kesederhaan**

38 Pelabuhan Gresik
Tambah Kapasitas
500 Ribu Ton Curah Cair

40 Stevedoring
Arus Perdagangan Meningkat
Ukuran Kapal Semakin Besar

42 Jala-jala
CATATAN DARI KTT APEC:
**Dari Pembangunan
Infrastruktur
Hingga Anti Korupsi**

44 Garbarata
Mobil Murah
Justru Jadi Masalah 44

46 MENLU AS JOHN KERRY
Nelayan Indonesia
Tergantung pada Laut

50 Boom
Gelar Juara
Kembali Milik Indonesia

54 **Agar Pelanggan Puas**
Pelindo III Bikin Survey

56 Haulage
Olahraga & Wisata Selam:
Sambil Menyelam
"Mengintip" Masa Silam

60 Trolly
Hari Diabetes Se Dunia

62 Boom
IMDG Code
**Wajib BAGI Petugas
Operasional**

63 Bolder
Tepian Tanah Air :
92 Pulau Terdepan Indonesia
Indonesia Bagian Timur



boom

48

**Makin Pede
dengan Moge**



Boom

Presiden SBY-
**Resmikan
TPKB**

52



Cargodoring

58

Sambut Idul Adha 1434 H
Pelindo III Salurkan
Ratusan Hewan Kurban

APA Mother of Ports in ASEAN

In 1967, countries in South East Asia region forged an economic and trade alliance called the Association of South East Asian Nations or ASEAN to advance their agenda for economic growth, social progress and cultural development. Its founding member-nations were: Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore and Thailand. Since then, the ASEAN has played a pivotal role in the international community and has put forward the ASEAN's interests.

Moving in the same direction, a parallel cooperation tie was formed in the following decade to build a strong base foundation for regional cooperation among port authorities in the area. Although preoccupied with the more exigent issues involving port matters, the ASEAN Port Authorities Association (APAA) was conceived to provide a venue for port officials concerned to meet and share experiences that may lead to finding solutions to identified problem areas and emerging issues affecting the port sector.

The inspiration of establishing an alliance of port authorities in the ASEAN was hatched during a sports festival held in Sabah in 1974. After a series of meetings relating the drawing up of framework and mechanism for regional cooperation, the ASEAN Port Authorities Association, now ASEAN Ports Association, was born. It was the brainchild of Messrs. R. Geotina of the Philippines and J. E. Habibie of Indonesia, both participants of the Sabah sports fest. These gentlemen are now fondly remembered as the founding officers of the APA and elected as the first Chairman and Vice-Chairman of the Association in 1975.

The APA was originally envisioned as an organization that could provide the proper forum for the achievement of the following broad objectives:

exchange of information, harmonization of trade practices, and promotion/facilitation of trade among ASEAN ports. The first annual meeting of the APAA was convened in Manila, Philippines on September 1975. This was attended by port representatives from the five ASEAN member-countries, namely: Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore and Thailand. During the momentous meeting, the members officially approved the Terms of Reference of the Association and subscribed to its objectives, principles and purposes. The forming of the Association represents the collective will of the member-ports to foster friendship, extend support and cooperation to promote the interests of ports.

The founding members of APA consist of government agencies in the ASEAN countries which are organized and functioning either as a corporate body or as a bureau. The Port of Singapore Authority, Indonesia Public Port Corporations, Kelang Port Authority (Malaysia), Port Authority of Thailand and Philippine Ports Authority function as corporate body. These ports operate like private business and therefore enjoy autonomy in the management, development, operation and financing. They are also clothed with certain regulatory powers over ports under their jurisdiction.

The bureau-type ports, on the other hand, are administered by other government bodies where they are organically positioned, usually under the umbrella of the Department/Ministry of Transportation and/or Communications. The Ports of Indonesia are classified under this category.

During the 21st APA Main Meeting in Singapore in November 1997, the Members formally adopted the changes in the Constitution and By-Laws of the APA. Among the amended/additional provisions include: the modification in the name of the Association to ASEAN Ports Association (APA); inclusion of one more star in APA's logo representing the formal membership of Vietnam ports into the Association; expansion of the scope of activities and objectives of the Association to cover port planning and development as a major concern of the APA as well as fostering of close relationship with other regional/ national/international port or port-related groups/associations; expansion of APA membership to include corporatized or privatized ports as associate members.

The Association is presently composed of regular and associate members collectively recognized as members by the Association. Regular members are those national port authorities and/or the country ports with the government retaining majority interest. Corporatized or privatized ports comprise associate members. These Members determine programmes of work and priorities, annual budgets and other affairs of the Association; elect the Chairman and the Vice-Chairman; and, attend special meetings to discuss matters on proposals, recommendations or reports of the Working Committee or Technical Committees.

To enhance its collective strength, membership of the Association was expanded with the admission of ports in Brunei Darussalam in 1984, Vietnam in 1996, Cambodia in 2003, and Myanmar in 2005. "Source: <http://www.aseanportsassociation.org/>"





Ilustrasi / Illustration

Jalan Tol Bali Mandara Resmi Dibuka

Bali Mandara toll road is Officially Opened

Bali Mandara, jalan tol pertama di Pulau Dewata akhirnya resmi dibuka untuk umum. Jalan tol hasil "keroyokan" beberapa BUMN ini begitu menyita perhatian masyarakat Bali. Ekspose media yang gencar selama pembangunan membuat masyarakat Bali semakin penasaran. Terlebih dikatakan bahwa jalan tol ini merupakan satu satunya jalan tol di atas laut dan terindah di Indonesia.

Pengelola jalan tol, PT Jasa Marga Bali Tol menggratiskan biaya masuk selama masa sosialisasi mulai tanggal 24 hingga 30 September 2013. Rasa penasaran ditambah lagi tidak perlu membayar alias gratis membuat masyarakat Bali tidak melewatkan kesempatan untuk mencicipi Tol Bali Mandara. Kendaraan pun berdatangan dari berbagai penjuru Bali. Hari pertama masa sosialisasi, berdasarkan pantauan Dermaga di Pintu Tol Benoa, masih banyak pengendara yang bingung terutama pengendara sepeda motor. Hal ini dikarenakan Pintu Tol untuk sepeda motor terpisah dan harus memutar

The first toll road in the Island of God finally is officially opened to the public. This State-owned Enterprises consortium product is seizing attention from Balinese peoples. An intensively media exposes during the construction has made Balinese peoples more curious. Moreover it is said that the toll road is the only toll road which construct above the sea and the most beautiful one in Indonesia.

Toll road management, PT Jasa Marga Bali Tol eliminated entrance fee during trial period, starts from 24 until 30 September 2013. Curiosity coupled with free of charge make Balinese peoples is hard to miss the opportunity in tasting Bali Mandara toll road. Vehicles were coming from all parts of Bali. In the first day trial, based on Dermaga watch at Benoa Toll Gate, there are still many confused riders, especially motorcyclists. This is due to the separate Toll Gate for motorcycle which makes the riders have to turn back near the Entrance Gate of Benoa

balik di dekat Gate Masuk Pelabuhan Benoa. Bahkan tidak sedikit pengendara yang "keblabasan" masuk ke area Pelabuhan Benoa. Untung petugas yang disiapkan oleh PT Jasamarga Bali Tol cukup sigap mengarahkan para pengguna jalan. Rambu rambu pun ditambah untuk lebih memperjelas. Hari pertama sosialisasi ini kondisi jalan tol relatif masih lancar.

Berbeda dengan jalan tol pada umumnya yang khusus untuk kendaraan roda empat atau lebih, Tol Bali Mandara ini juga boleh dilalui oleh sepeda motor. Lajur jalan tol yang digunakan untuk sepeda motor dan kendaraan roda empat atau lebih terpisah seperti halnya yang sebelumnya juga diterapkan di Jembatan Suramadu. Lajur untuk sepeda motor lebih sempit dan lebih berliku terkadang berada diantara tiang-tiang penyangga lajur untuk mobil. Namun demikian rambu-rambu yang dipasang cukup memadai dan jelas.

Hari kedua mulai terasa peningkatan arus kendaraan yang signifikan. Beberapa ruas jalan menuju dan keluar dari jalan tol mulai macet. Salah satunya jalan dari arah Pelabuhan Benoa menuju perempatan Pesanggaran yang mengalami kemacetan panjang. Padahal sehari-hari jalan yang telah diperlebar ini sangat lancar. Kemacetan juga terjadi di pintu keluar menuju Bandara Ngurah Rai yang harus melalui bundaran, sehingga arus menuju bandara bertemu dengan arus dari arah Nusa Dua melalui jalan by pass.

Semakin hari Tol Bali Mandara ini semakin menjadi perbincangan masyarakat Bali. Entah di warung-warung, atau tempat umum lainnya ramai membicarakan Tol Bali Mandara. Tidak hanya warga Denpasar saja yang penasaran, masyarakat sekitar Denpasar dari Gianyar, Tabanan bahkan dari kabupaten lain yang lebih jauh pun ikut datang. Tol Bali Mandara ini tidak hanya sekedar fasilitas publik penunjang transportasi, bahkan menjelma menjadi lokasi wisata dadakan. Di lajur sepeda motor sempat ditemui beberapa pengendara yang berhenti sejenak untuk berfoto. Setelah keluar dari pintu tol pun para pengendara ini tidak segera melanjutkan perjalanan. Walaupun tidak ada lahan luas, para pengendara sepeda motor berhenti di tepi jalan untuk sekedar mengobrol dan melihat Tol Bali Mandara dari kejauhan. Para pedagang keliling tidak menyia-nyiakan kesempatan ini.



Ilustrasi / Illustration

Peresmian jalan tol Bali Mandara oleh Presiden RI
Opening ceremony of Bali Mandara toll road by the President of Indonesian Republic



Port. Many riders pass over entering Benoa Port area. Fortunately, the officers assigned by PT Jasamarga Bali Tol are quite sprightly to direct the toll road users. Sign boards have been added to assist more. In the first day of trial, the toll road is still relatively smooth.

Unlike toll roads in general which specialized for four or even more wheels vehicle, Bali Mandara toll road allows motorcycle to traverse. Motorcycle lane is separated with four or more wheels vehicle lanes as previously applied in Suramadu Bridge as well. Motorcycle lanes are narrower and more winding and sometimes situated among car lanes stanchion. However, the mounted sign board are quite sufficient and clear.

Second day of trial begins with a significant increase of traffic. Several roads towards and away from toll road started to jam. One of which with a long traffic jam is the road from Benoa Port towards Pesanggaran intersection. In fact the daily situation around this widened-road is very smooth. Traffic congestion is also occurred in the exit gate towards Ngurah Rai Airport passing through the roundabout, so the traffic towards the airport meets with the traffic from Nusa Dua through by-pass road.

Each day Bali Mandara toll road is increasingly becoming a trending topic among Bali peoples. Either in stalls or other public areas, peoples talked a lot about Bali Mandara toll road. Not only Denpasar inhabitants do have a curiosity, but also more distant districts are coming to. Bali Mandara toll road is not merely a public facility to support transportation, but also has transformed to become an impromptu tourism destination. Few motorcyclists apparently stopover in the motorcycle lanes to take pictures. After leaving the toll gate, these riders were not immediately continuing trip. Although there is not enough space, the bikers



Tepi jalan keluar dari tol mendadak ramai para pedagang dan pengendara motor yang asik jajan dan berfoto.

Fenomena seperti ini mungkin jarang ditemui di jalan tol lain di Indonesia. Di Pulau Jawa, Jalan Tol tidak lebih hanya sekedar pendukung sarana transportasi. Kebanyakan jalan tol juga panas dan penuh dengan polusi asap kendaraan. Tidak banyak pemandangan menarik yang bisa dinikmati sepanjang perjalanan.

Antusiasme masyarakat Bali selama masa sosialisasi tentunya hal yang menggembirakan mengingat pro dan kontra yang dialami selama proses pembangunan. Berbagai isu terkait dengan pembangunan jalan tol ini sempat mencuat, utamanya isu lingkungan. Mulai adanya sebagian dari pohon mangrove yang harus ditebang hingga adanya reklamasi yang hingga kini menjadi isu sensitif di Bali. Pohon mangrove yang ditebang telah digantikan. Reklamasi yang dilakukan pun hanya sementara sebagai jembatan untuk menancapkan tiang pancang. Tanah yang digunakan sebagai jembatan sementara ini kemudian dikeruk kembali.

Kemacetan yang cukup parah di sekitar jalan menuju dan keluar dari jalan tol berangsur-angsur mereda ketika masa sosialisasi berakhir. Kondisi jalan tol lancar dan menghubungkan penggunaannya lebih cepat menuju Benoa, Ngurah Rai dan Nusa Dua. Usai sosialisasi, Jalan Tol Bali Mandara pun siap menyambut tamu negara dalam rangka APEC 2013 yang diselenggarakan di Nusa Dua.

Disisi yang lain, adanya tol yang menghubungkan Benoa – Ngurah Rai – Nusa Dua ini juga sangat bermanfaat bagi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), khususnya Cabang Benoa. Dengan diresmikannya jalan tol Bali Mandara, lokasi Pelabuhan Benoa menjadi semakin strategis. Selain mendukung Pelabuhan Benoa sebagai pelabuhan turn around kapal pesiar karena semakin mudahnya akses dari Pelabuhan Benoa menuju Bandara Ngurah Rai, juga sangat mendukung pengembangan Pelabuhan Benoa ke depan. Tidak hanya mengembangkan fungsi utama sebagai penyedia jasa kepelabuhanan, Pelabuhan Benoa juga akan mengembangkan fasilitas pendukung antara lain lokasi khusus untuk kapal yacht, curah cair energi dan kawasan komersial. Lokasi strategis di Bali Selatan ditambah lagi akses yang mudah melalui jalan tol menjadikan Pelabuhan Benoa bak gadis Bali yang molek yang membuat banyak mata melirik. (Kalimas)

stopover at the roadside just to talk and to see the toll road from a distance. The peddlers do not miss such an opportunity. The roadside of exit gate suddenly crowded by the peddlers and bikers taking pictures and having meals.

Such phenomenon might be a rare for another toll road in Indonesia. In Java Island, toll road is merely a proponent of public transportation. Most toll road is heat and fulfil with smoke pollution. Not much interesting sight can be enjoyed along the way.

Enthusiasm of Balinese peoples during trial period certainly an encouraging thing since pro contra situation emerged during development process. Various issues related with toll road construction were sticking, especially environmental issues. Ranging from the cutting of partly mangrove trees issue up to the reclamation which is a sensitive issues in Bali until now. The felled mangrove trees have been replaced. Even the carried out reclamation is only a temporary work as a bridge to stick piles. The land used as temporary bridge has been dredged again.

A severe traffic jam towards and away from toll road has gradually subsided when the trial period ends. Traffic is now flowing smoothly again and connecting faster to Benoa, Ngurah Rai and Nusa Dua. After trial, Bali Mandara toll road were ready to welcome state guests in order of 2013 APEC Summit which were held in Nusa Dua.

In the other hand, the presence of toll road connecting Benoa – Ngurah Rai – Nusa Dua also brings benefit for PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), especially Benoa Port. With the launching of Bali Mandara toll road, Benoa Port location becomes more strategic. In addition to support Benoa Port as a cruise turnaround port due to easy access from Benoa Port to Ngurah Rai Airport, Bali Mandara toll road is also supporting Benoa Port development in the future. Not only developing its main function as port service provider, but Benoa Port will also develop supporting facility such as special site for yacht, energy liquid bulk and commercial zone. Strategic location in southern Bali added with easy access via toll road make Benoa Port like a beauty Balinese girl who makes every eye glances.



Ilustrasi / Illustration

Pelabuhan Benoa Bersolek

Menjadi Pelabuhan Pariwisata Internasional

Benoa Port Primp To Be International Tourism-hub Port

Menjadi gerbang kunjungan wisata ke destinasi lain dari dan ke Pelabuhan Benoa Bali bukan lagi mimpi di siang bolong. Beroperasinya jalan tol di atas perairan (JDP) Bali menjadi katup pembuka akses mencapai sasaran itu.

Kalangan pelaku usaha pariwisata di daerah yang dikenal sebagai Pulau Seribu Pura ini menilai beroperasinya jalan tol itu tidak hanya mampu mengurai persoalan kemacetan tetapi juga akan mendongkrak kualitas pariwisata sekaligus membuka banyak peluang bisnis. Alhasil, berbagai pihak pun bersiap menyambut peluang tersebut.

PT Pelabuhan Indonesia III misalnya, tengah menyiapkan penambahan panjang dermaga untuk kapal pe siar di Pelabuhan Benoa, dari 290 meter menjadi 390 meter guna mengantisipasi kian meningkatnya arus kunjungan kapal pesiar. Proyek itu ditargetkan tuntas akhir tahun ini.

"Kami juga akan melakukan pembenahan sektor lainnya, termasuk layanan di terminal penumpang," kata Prasetyo, General Manager PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Benoa, kepada Bisnis, akhir pekan.

Meski berfungsi sebagai pelabuhan umum, sebenarnya Benoa telah ditetapkan sebagai pelabuhan pariwisata dengan sasaran utama menjadi pintu kunjungan wisata melalui laut menuju daerah wisata lainnya, baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Pelabuhan ini juga menyiapkan fasilitas untuk memenuhi berbagai kebutuhan sandar yacht. Selama ini kebanyakan

Being a gateway to other destination to and from Benoa Port Bali is no longer a daydreaming. Operation of highway above sea waters (Jasamarga Bali Tol) Bali is being opening valve to achieve that target.

Among tourism businesses in the area known as Island of Thousand Temples, assessing highway operation was not only be able to parse traffic congestion but boost tourism quality, and open up many business opportunities as well. As result, various parties were preparing to welcome these opportunities.

PT Pelabuhan Indonesia III for example, is preparing for wharf length addition for cruise ship in Benoa Port, from 290 meters to 390 meters in order to accommodate increasing cruise ship traffic. This project completion is estimated by end of this year.

"We are also going to reform other sectors, including service in passenger terminal," said Prasetyo, General Manager of PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Benoa Branch, told Bisnis, this weekend.

Although functioning as a public port, actually Benoa Port has been set as a tourism-hub port with main target is excursions gateway by sea, spread to other tourism destination, both domestic and foreigner.

This port also set up facilities to meet various requirements of yacht dock. So far most of sailing ship is coming from Darwin (Australia) to Singapore directly. If there is any adequate facilities will be many more ships arrive and dock at Benoa.

In regard to the presence of 12,7 km highway that will be main support for hassle-free of tourists mobility, especially from

kapal layar dari Darwin (Australia) langsung ke Singapura. Bila ada fasilitas memadai akan semakin banyak yang singgah dan sandar di Benoa.

Dalam kaitan itu keberadaan jalan tol sepanjang 12,7 km itu akan menjadi daya dukung utama bagi kelancaran arus wisatawan, khususnya dari Bandara Ngurah Rai dan kawasan Nusa Dua ke Pelabuhan Benoa serta menuju destinasi lainnya.

Hal senada diungkapkan Ida Bagus Ngurah Wijaya, Ketua Gabungan Industri Pariwisata Indonesia Bali. Selama ini kemacetan merupakan salah satu kendala, khususnya untuk kawasan pariwisata Bali selatan seperti Kuta, Legian, Seminyak, Jimbaran, Uluwatu, Nusa Dua serta akses menuju Bandara Ngurah Rai dan Pelabuhan Benoa. Keberadaan jalan tol diharapkan cukup dapat menjawab kemudahan akses ke sejumlah destinasi wisata di Bali.

Prasetyo menjelaskan keberadaan jalan tol pertama di Bali itu tidak sekadar menjadi sarana pendukung bagi kelancaran arus wisatawan, arus barang dan juga kendaraan dari dan ke Pelabuhan Benoa, melainkan juga akan melahirkan objek wisata baru yang menarik. Alasannya, jalan tol tersebut menjadi salah satu rute yang terindah di dunia, sehingga menjadi destinasi baru menikmati kelokan perjalanan di atas perairan Bali selatan.

Direktur Utama Jasamarga Bali Tol Akhmad Tito Karim mengatakan pascaberoperasinya jalan tol di atas perairan ini akan membuka peluang usaha baru dan meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Bali. Persewaan kano, jasa boat, aktivitas memancing, dan berbagai jasa lain akan berkembang di sekitar tol.

Dia menambahkan jalan tol di atas perairan yang diapit laut dan hutan mangrove serta pemandangan pesawat take off menjadi daya tarik tersendiri. "Ini merupakan lokasi yang tiada duanya di dunia. Keberadaannya juga akan menggairahkan perekonomian di Bali," katanya. Rencananya, 6 Juli mendatang masyarakat diberi kesempatan mencoba jalan tol secara gratis sebelum ujicoba keesokan harinya dan akan diresmikan pekan pertama Agustus 2013.

Oleh karena itu, Pelabuhan Benoa juga tertantang untuk berbenah mengimbangi perkembangan tersebut. Apalagi, tren kunjungan kapal pesiar menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun. Pada 2010 total kedatangan kapal pesiar ke Benoa 28 unit dengan total penumpang 13.725 orang, tahun berikutnya meningkat menjadi 35 unit dengan total penumpang 21.588 orang.

Untuk tahun 2012 meski total kunjungan kapal masih sama, yaitu 35 unit, namun karena ukuran kapal yang merapat lebih besar, jumlah penumpangnya sebanyak 27.523 orang.

"Untuk tahun ini (2013), saya optimistis jumlah kapal dan penumpangnya akan kian meningkat. Sebab sampai 18 Juni lalu, total kunjungan sudah mencapai 23 unit jumlah penumpang naik 21.968 orang dan yang turun hanya 1.656 orang," tegasnya.

Prasetyo optimistis keberadaan jalan tol akan mampu menjadi katup pembuka bagi peningkatan arus wisatawan dari dan ke Pelabuhan Benoa Bali. Tak salah jika pelabuhan umum itu terus 'bersolek' untuk menyambut berbagai peluang dan mengukuhkan diri menjadi Pelabuhan Pariwisata Internasional. (Samantha Ardiansyah – Bisnis Indonesia)



Ilustrasi / Illustration

Ngurah Rai Airport and Nusa Dua to Benoa Port and towards other destinations.

A similar sentiment was expressed Ida Bagus Ngurah Wijaya, Chairman of Tourism Industry Association of Indonesia Bali. All this time congestion is one of obstacles, especially for a tourism destination in southern Bali such as Kuta, Legian, Seminyak, Jimbaran, Uluwatu, Nusa Dua and access to Ngurah Rai and Benoa Port. Highway is expected to be sufficient to respond access easiness to a number of tourism destination in Bali.

Prasetyo explains, first highway in Bali is not just a means of support for the hassle-free of tourism, flow of goods and vehicles to and from Benoa Port, but will generate new interest tourism destination. The reason, highway to be one of the most beautiful in the world, thus becoming new destination enjoy a trip turns over southern Bali sea.

President Director of Jasamarga Bali Tol Akhmad Tito Karim said after highway above water operated will open up new business opportunities and increase number of tourist visiting Bali. Canoe rentals, boat services, fishing activity, and variety of other services will be evolved around the highway.

He added that this highway is flanked above sea waters and mangrove forest and views of taking off aircraft is becoming special attraction. "This is an unbeatable location in the world. Its presence will also stimulate economy in Bali," he said. On July 6, public is given opportunity to try it for free before highway test on next day and will be inaugurated on first week of August 2013.

Therefore, Benoa Port is also challenged to keep pace with these development. Moreover, trend of cruise ship calls showed significant improvement from year to year. In 2010 total cruise ship arrivals to Benoa is 28 units with 13.725 total passengers, next year would be increasing to 35 units with 21.588 total passenger.

In 2012, although total ship calls is still the same with previous year, ie 35 units, but due to bigger vessels, number of passenger becomes 27.523 people.

"For this year (2013), I am optimistic that number of ships and passenger will be increased. Because up to June is 18, total calls 23 units and for passenger embarked 21.968 people and debarked only 1.656 people," he said.

Prasetyo optimistic that presence of highway will be able to be a releasing valve for increasing flow of travelers to and from Benoa Port Bali. There is nothing wrong if public port continues to 'primp' to welcoming opportunities and establish themselves into International Tourism Port. (Samantha Ardiansyah – Bisnis Indonesia)

DIREKTUR KPU PELINDO III HUSEIN LATIEF:

Bangun Terminal Teluk Lamong dengan Fasilitas Modern

PELINDO III's CBD DIRECTOR HUSEIN LATIEF:
Build Teluk Lamong Terminal with Modern Facilities

Selesaiannya Paket Jembatan Penghubung (C2) Terminal Teluk Lamong memberi keyakinan bahwa fasilitas ini akan dapat dioperasikan pada April 2014

Completion of Approach Bridge (C2) in Teluk Lamong Terminal provides confidence that facility will be operated in April 2014.

"Dengan telah tersambungnyanya dermaga Terminal Teluk Lamong (TTL) ke akses lapangan penumpukan, maka progres pembangunan pengembangan fasilitas pendukung Pelabuhan Tanjung Perak ini sudah mencapai sekitar 65% dari total pekerjaan fisik. Dengan demikian pada awal Mei 2014 nanti seluruh proyek akan dapat diselesaikan untuk kemudian dapat dioperasikan sesuai target," jelas Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Husein Latief kepada Reporter Dermaga disela-sela topping-off pekerjaan Paket C-2 Teluk Lamong, beberapa waktu lalu.

Beberapa fasilitas pokok TTL yang sudah dapat diselesaikan pembangunannya antara lain Paket A: dermaga internasional sepanjang 500 meter lebar 50 meter dengan kedalaman kolam -14 meter LWS, Paket C-2: jalan penghubung ke dermaga sepanjang 990 meter dengan empat jalur, dan Paket A' dermaga domestik sepanjang 450 meter dengan lebar 32 meter, sudah menampilkan wujudnya.

Fasilitas lain seperti gedung perkantoran pendukung operasional pada lahan 1,7 hektar, container yard 15,86 hektar dan lahan parkir seluas 5,3 hektar sedang dikerjakan secara simultan. Untuk peralatan yang dikerjakan di luar negeri, saat ini juga sudah sampai pada tahap penyelesaian di pabrik masing-masing, berupa 10 unit Ship to Shore (StS), 20 unit Automated Stacking Crane (ASC) dan 50 unit Automated Terminal Trailer (ATT).

"Since the wharf of Teluk Lamong Terminal (TLT) has connected to the yard access, the progress of supporting facility development of Tanjung Perak Port has been accomplished about 65% of total physical work. Thus, the entire projects will be able to complete in early May 2014 and afterward to be operated as targeted," stated Commercial and Business Development Director of PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), Husein Latief to Dermaga Reporter at the Package C-2 topping-off of Teluk Lamong, few times ago.

Some basic facilities constructions of TLT which can be completed, such as: Package A – international wharf along 500 metres, width of 50 metres and basin depth of -14 metres LWS; Package C-2 – approach bridge to the wharf along 990 metres in four lanes, and; Package A' – domestic wharf along 450 metres with a width of 32 metres, is already accomplished.

Other facilities – such as, operational supporting office building of 1,7 hectares of land, container yard of 15,86 hectares and parking area of 5,3 hectares, is being constructed simultaneously. While on-going equipments is currently entering the completion phase on its own factory, which is 10 units of Ship to Shore (StS), 20 units of Automated Stacking Crane (ASC) and 50 units of Automated Terminal Trailer (ATT).

Terminal Teluk Lamong /
Teluk Lamong Terminal



Sesuai Rencana

Menurut Pimpinan Proyek Pengadaan Peralatan TTL, Prasetyadi, pada Desember 2013 mendatang akan tiba ASC sebanyak 5 unit dalam bentuk terurai, yang akan disusul kedatangan gelombang kedua pada April 2014 sebanyak 5 unit. Sementara itu, 3 unit StS untuk dermaga domestik akan tiba pada April 2014 dan 2 unit StS untuk dermaga internasional akan tiba pada Mei 2014. Alat lainnya yang akan mulai datang adalah ATT yang diperkirakan akan tiba Nopember 2013 sebanyak 5 unit.

"ATT ini tiap bulan akan datang sebanyak 5 unit sejak Nopember 2013 hingga akhirnya nanti berjumlah 50 unit," kata Prasetyadi.

Sedangkan untuk SC, pria yang menjabat sebagai Senior Manager Pemeliharaan Fasilitas itu menyatakan alat tersebut akan tiba Januari 2014 sebanyak 5 unit. Dalam pengadaan peralatan bongkar muat dan *terminal operating system* ini, Manajemen Pelindo III mengucurkan investasi sebesar Rp1,5 triliun.

Pada acara *topping off* Paket C-2, Direktur KPU Pelindo III Husein Latief berkata bahwa proses pembangunan fasilitas modern ini sudah sesuai dengan perencanaan, hingga ia yakin akan dapat selesai sesuai target.

"Yang lebih penting, pembangunan ini juga sesuai dengan peruntukannya di rumah lingkungan, karenanya pembangunan dermaga sengaja dibuat lebih mendekat ke perairan dalam hingga didapat kedalaman ideal, sementara untuk akses pendekat dari sisi darat ke dermaga dibuat jalur di atas perairan," jelas Husein..

Lebih jauh dikatakan apabila dermaga dibangun dengan mengurug perairan dangkal, berarti harus membabat pohon-pohon mangrove yang tengah tumbuh, maka itu berpotensi akan mengakibatkan kerusakan lingkungan. Efek yang akan terjadi selanjutnya adalah perubahan hidrologi dan gangguan ekosistem yang bisa merusak habitat biota laut.

Kepedulian Sosial

"Manajemen Pelindo III juga berkomitmen untuk mengurangi penggunaan alat dan kendaraan yang berpotensi menimbulkan polusi. Tujuannya adalah agar lingkungan di mana pelabuhan itu berada akan tetap nyaman bagi tempat tinggal manusia maupun makhluk hidup ciptaan Tuhan lainnya. Memperbanyak penggunaan peralatan yang tak perlu dioperasikan langsung oleh manusia, juga dalam rangka mengurangi besarnya jumlah manusia yang berada di lapangan, hingga dapat dilakukan pengurangan angka kecelakaan yang berakibat fatal. Bahkan diusahakan untuk mencapai *zero accident*. Sebab jiwa manusia merupakan sesuatu yang tak bisa dinilai secara matematika maupun harga keekonomian" ungkap Husein Latief.

Direktur KPU Pelindo III juga menjelaskan bahwa pembangunan TTL bukan hanya sekedar memperhatikan lingkungan fisik saja, tetapi juga terhadap lingkungan sosial di mana ia berada. Sebab dengan dapat diwujudkan suasana kondusif di lingkungan strategis pelabuhan, maka suasana kerja juga akan tenang. Untuk itu telah dilakukan pendekatan berdasar pertimbangan kekeluargaan, seperti yang selama ini dilakukan di lingkungan TTL yaitu hunian penduduk di desa-desa Tambak Langon, Romokalisari maupun Osowilangun, telah diberikan bantuan berupa peralatan operasional nelayan, bantuan sembako, pengobatan gratis melalui Program Kemitraan dan Bina Lingkungan.

On Schedule

According to Project Manager of TLT Equipments Procurement, Prasetyadi, 5 units of disassembled ASC will arrive in the upcoming December 2013, and the other five will follow in the second term, April 2014. Meanwhile, 3 units StS for domestic wharf will arrive on April 2014 and 2 units StS for international wharf on May 2014. Other equipments which will begin to come are 5 units of ATT, and are expected to arrive on November 2013.

"This ATT will come 5 units each month since November 2013, until it reaches 50 units," said Prasetyadi.

As for the SC, gentleman who serves as Senior Manager of Facility Maintenance stated that such equipments will arrive on January 2014 in 5 units. For loading/discharging equipment procurement and terminal operating system, management of Pelindo III allocated investment of Rp. 1,5 trillion.

At the Package C-2 topping off, CBD Director of Pelindo III, Husein Latief said that this modern facilities construction process is in compliance with the plan, and he does believe that this construction will be completed on target.

"The more important thing is, this construction in accordance with the allocation and eco-friendly, hence the construction of the wharf was deliberately made closer to the deep water until the ideal depth obtained. Meanwhile, the access from the land side to the wharf is made above the waters," clear Husein.

Said further if the wharf is being built by burying shallow water, it means that we should cut the growing mangrove trees, and then it will potentially result in environmental damage. What happen next are a hydrological change and ecosystem damage ocean habitats and biota.

Social Awareness

"Management of Pelindo III is also committed to reduce the use of equipments and vehicles which potentially could cause pollution. The objective is to make the environment of the port stay comfortable for humans and other God's living creation. To multiply the use of non-human operated equipments is also in order to reduce the large amount of human outside the field, up to reduce the number of fatal accident. Moreover, to reach zero accident. For human life is something cannot be valued either mathematically or economically" Husein Latief revealed.

CBD Director of Pelindo III also explained that the construction of TLT is not merely paying attention to the physical environment alone, but also the social environment where it is located. Since a good atmosphere of the port strategic environs will brings a good atmosphere at workplace, many approaches has been taken based on familial consideration – as it always done in the vicinity of TLT – such as provision of fisherman equipments, basic needs packages, free medical treatment to the inhabitants of Tambak Langon, Romokalisari and Osowilangun village through Partnership and Community Development Program.



Terminal Teluk Lamong Indonesia Menuju Energi Bersih

Ilustrasi /
Illustration

TELUK LAMONG TERMINAL – INDONESIA TOWARDS CLEAN ENERGY

Terminal Teluk Lamong yang akan mulai dioperasikan awal Mei 2014 mendatang membutuhkan energi yang cukup besar. Pada beberapa pelabuhan dan terminal sebelumnya bertumpu pada solar sebagai bahan bakar diesel, Terminal Teluk Lamong akan mengawali beralih menggunakan energi Listrik. Bahkan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III, sebagai pengelola terminal tersebut, terus melakukan kajian untuk membangun pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan bakar gas.

Terminal Teluk Lamong, tidak hanya sekedar sebagai sarana untuk perluasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang sudah "overload" namun sebagai sarana pendukung dalam proses revitalisasi Pelabuhan Tanjung Perak secara menyeluruh agar kinerjanya meningkat dan kapasitasnya juga bertambah.

Selama ini, energi didominasi solar untuk menggerakkan roda-roda pelabuhan, selanjutnya akan di tinggalkan. Mengapa? Selain perusahaan berkomitmen ke arah go green, sudah barang tentu efisiensi yang tepat guna menjadi landasan kebijakan.

Apalagi, harga bahan bakar minyak (BBM) mengalami kenaikan, sehingga penggunaan energi ramah dan murah dipastikan menjadi tujuannya. "BBM naik kita kan harus berfikir lebih efisien. Apalagi kita sudah berkomitmen ke arah go green. Karena itu, kami akan meninggalkan

Teluk Lamong Terminal which will starts to operate in early May 2014 requires a abundant energy. Compared with some ports and terminals previously, Teluk Lamong will innitiate to switch diesel fuel to use electrical energy. In fact PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) – also known as Pelindo III, who operates this terminal, keep on research to build its own power plant using fuel gas.

Teluk Lamong Terminal is not merely a means for the expansion of Tanjung Perak Port of Surabaya, which is already overloaded, but also a means for supporting revitalization project in Tanjung Perak Port thoroughly, in order to increase its performance and capacity as well.

Diesel fuel which had been dominated energy usage in ports service no longer used. Why? It is because the presence of corporate commitment towards "go green" implementation in addition with appropriate efficiency as fundamental policy.

Since the fuel price has risen, environmental-friendly and valuable energy usage is a must. "We have to think efficiently since the fuel price has risen. So do our commitment towards "go green" implementation. Therefore, we will leave polluting-diesel fuel and switch to electric power by PLN (State-Owned Electricity Company)," said Husein Latief, Commercial and Business Development Director of Pelindo III.

For this reason, the company has signed a contract with PLN known as power blackout-free contract. PLN has given guarantees that there will be no reduction in supply or power

penggunaan solar yang berpolusi itu ke listrik PLN," kata Husein Latief, Direktur Komersial & Pengembangan Usaha, Pelindo III (Persero).

Untuk itu, perusahaan ini sudah menandatangani kontrak dengan PLN yang dikenal dengan kontrak listrik tanpa mati. Pihak PLN sudah memberikan jaminan tidak akan ada pengurangan suplai maupun pemadaman, sehingga roda-roda di pelabuhan terus berjalan tanpa ada gangguan listrik mati.

"Ini penting, karena ketersediaan listrik terus menerus membantu kelancaran kegiatan di pelabuhan. Kalau sesekali mati kan kegiatan di pelabuhan menjadi terganggu," kata Husein.

Pelindo III menggaet PLN mengembangkan konsep "Eco Green Port" guna mengurangi polusi di kawasan pelabuhan sekaligus mewujudkan sinergi dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) lain di Tanah Air.

Dengan demikian, Pelindo III sebagai perusahaan pengelola 42 pelabuhan di tujuh provinsi akan mengurangi penggunaan mesin diesel di pelabuhan yang mengakibatkan asap hitam mengepul. "Selanjutnya, bila penggunaan listrik, udara di pelabuhan lebih bersih dan bebas polusi udara," katanya.

Kebutuhan listrik di Pelabuhan Tanjung Perak mencapai 14 Mega Watt (MW). Besaran tersebut digunakan untuk perkantoran, penerangan jalan, penerangan lapangan penumpukan, industri, dan kebutuhan lainnya. Sementara kebutuhan di di Terminal Peti Kemas Surabaya (TPS) kebutuhan daya listriknya juga cukup tinggi mencapai 4 MW. Bahkan, mereka berencana menambah daya sebesar 10 MW untuk memasok daya 11 'Container Crane/CC' sedangkan selama ini kebutuhan listriknya dipenuhi dari genset.

Lalu bagaimana kebutuhan listrik di Terminal Teluk Lamong? Tentang ini, Husein mengatakan, pada tahap awal pengoperasian dibutuhkan listrik sekitar 16 MW. Pada tahap kedua, yakni pada 2016 dibutuhkan 30 MW dan selanjutnya pada 2018-2020 dibutuhkan 100 MW.

Energi listrik sebesar 16 MW akan terbagi dalam dua jalur dengan sistem otomatis. Pembagian dua jalur ini untuk mengantisipasi bila satu jalur tidak optimal. Menentukan pilihan menggunakan listrik PLN memang dengan perencanaan matang, tidak gegabah.

Keadaan ini disadari oleh Pelindo III. Digunakannya energi listrik PLN di Teluk Lamong itu pada tahap awal 16 MW itu, katanya, kebutuhan operasionalnya yang paling pokok adalah untuk pengoperasian sejumlah STS (Ship to Shore) Crane dan ASC (Automated Stacking Crane). Terminal Teluk Lamong juga menjadi terminal kedua di dunia yang menggunakan Automated Stacking Crane setelah APM Terminals Tangier, Maroko.

Indonesia melalui Pelindo III akan menjadi negara keempat di dunia yang menggunakan alat ini, sekaligus menjadi yang pertama di Asia Tenggara. Automated Stacking Crane adalah sebuah alat yang memungkinkan untuk dikendalikan dari jarak jauh. Pengoperasiannya dilakukan dari dalam sebuah ruang kendali yang terpisah jauh dari alat tersebut. Selama ini operator alat berat selalu berada di dalam alat berat yang dikendalikannya.

Nantinya operator ASC tidak harus berada di dalam alat itu, nanti mereka akan berada di sebuah ruangan (control room) dengan layar monitor, tuas pengendali dan lain sebagainya, karena itu perempuan pun dengan mudah bisa menjadi operator alat ini.

Husein menjelaskan, peralatan yang akan digunakan di Terminal Teluk Lamong merupakan peralatan yang ramah lingkungan. Peralatan akan dioperasikan dengan tenaga listrik sehingga akan mengurangi emisi gas buang atau polusi udara.

blackout, so the wheels of ports keep spinning without power blackout.

"This is important because the availability of electric power helps to smooth activities in the ports continuously. If power blackout occurs frequently, then the activities in the ports will be impaired," said Husein.

Pelindo III invites PLN to develop the concept calls "Eco Green Port" in order to reduce pollution in port area as well as create synergy with other State-Owned Enterprises (SOEs) in this country.

Thus, Pelindo III – as a company operating 42 ports in 7 provinces – will reduce the use of diesel engines in the port resulting in black smoke billowing. "After that, use of electric power will make the air along the port much cleaner and pollution free," he said.

Need for electricity in Tanjung Perak Port reaches 14 Mega Watt (MW). This amount will be used for offices, street lighting, container yard lighting, industries and other needs. Meanwhile, TPS—'s (stands for Surabaya Container Terminal) need also quite high, reaching 4 MW. In fact, TPS is planning to add the power by 10 MW to supply 11 container cranes, while its need for electricity supplied from generator at this moment.

Then how is the need for electricity in Teluk Lamong Terminal? Husein answered, need for electricity in first phase of operation is about 16 MW. In second phase, it requires 30 MW in 2016. And for the next step it requires 100 MW in 2018-2020.

Electric power of 16 MW will be divided into two lanes with automated system. This division is aims to anticipate if there is a malfunction in one of the lane. It needs a careful planning, not injudicious, whether to use electric power of PLN.

Realized by Pelindo III, electric power of PLN amounting to 16 MW will be used as energy to operate a number of StS (Ship to Shore) Crane and ASC (Automated Stacking Crane) in Teluk Lamong Terminal, which is the most basic need. Teluk Lamong Terminal also becomes the second-using Automated Stacking Crane terminal in the world, after APM Terminal Tangier, Morocco.

Indonesia, through Pelindo III, will become fourth country in the world using this equipment also becomes the first in Southeast Asia. Automated Stacking Crane is remote controlled equipment where the operation carried out in a separate control room. So far, the operator controls heavy equipment from the inside of this equipment.

Later on, the operator will be in a control room with display monitors, controller and others. Therefore women also could easily become the operator of this equipment.

Husein explains, equipments will be used in Teluk Lamong Terminal are eco-friendly equipment, which driven by electric power thus able to reduce gas emission or air pollution.

He added that the use of electric power is to support eco-green port program which was conceived since 2012. At least three loading and discharge-equipments expected to be able to reduce gas emission.

STS and ASC are completely using electric power

Dia menambahkan penggunaan listrik ini untuk mendukung program eco green port atau pelabuhan ramah lingkungan yang digagas sejak 2012. Setidaknya ada tiga peralatan bongkar muat yang diharapkan bisa menekan buangan emisi.

STS dan ASC sepenuhnya menggunakan listrik, yang menjadikan Terminal Teluk Lamong sebagai terminal pertama di Asia Tenggara yang menggunakan listrik. "Sebelumnya kami (pelabuhan Tanjung Perak) selalu menggunakan solar untuk pengoperasian RTG (Rubber Tyrd Gentry) dan CC (Container Crane). Dua alat ini telah kita ganti dengan STS dan ASC," katanya.

Sementara Automatic Terminal Trailer (ATT) masih menggunakan solar. Tetapi ATT ini jauh lebih efisien dibanding operasional truck pemindah container dari kapal menuju lapangan penumpukan. Mesin ATT secara otomatis mati dalam beberapa menit ketika tidak digunakan. Artinya pembuangan emisi melalui bahan bakar bisa ditekan. Selain itu, roda yang dimiliki ATT jauh sedikit dibanding truck container. Hal ini berfungsi menghindari limbah karet ban akibat aus.

Pelindo III menyiapkan anggaran senilai 162.579.599 dollar AS atau setara dengan Rp1,5 Triliun untuk pemenuhan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Teluk Lamong. Dana tersebut diperuntukkan untuk pengadaan 10 unit Ship to Shore (STS) Crane, 20 unit Automated Stacking Crane (ASC), 5 unit Straddle Carrier (SC), 50 unit Combined Terminal Tractor (CTT), dan pengadaan Terminal Operating System (TOS).

Selain menggunakan listrik sebagai salah satu sumber energi operasional, Teluk Lamong juga menggunakan energi matahari, terutama untuk penerangan jalan. Setidaknya ada sejumlah penerangan yang menggunakan solar cell sebagai penerangan. Dengan adanya diversifikasi energi dari solar ke listrik PLN diperkirakan bisa menekan biaya operasi 30%-50%.

Pembangkit sendiri

Lebih lanjut Husein mengatakan, di Jatim hingga saat ini kelebihan listrik sekitar 4.500 MW. Dalam konteks seperti, rasanya Pelindo III tidak perlu membuat pembangkit. Hanya saja, ternyata PLN mempunyai masalah beban puncak, yakni pada pukul 17.00 sampai 23.00.

Bila kita lihat, pertumbuhan kebutuhan listrik pada 2013 di kawasan jaringan listrik Jawa-Bali mencapai 8% dan menurun bila dibandingkan 2012 mencapai lebih dari 10%.

Untuk sistem jaringan listrik Jawa-Bali pertumbuhan tahun lalu tinggi sehingga ada tambahan beban puncak lebih dari 1.500 MW. Sedangkan sekarang beban puncak sudah mencapai 21.500 MW.

"Ini lah yang menjadi pemikiran kami. Saat beban puncak itulah tidak menutup kemungkinan ada persoalan suplai. Karena itu, kita sedang mengkaji untuk membuat pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan gas. Ya jaga-jagalalah. Disamping kita terus berusaha untuk menggunakan energi bersih," katanya.

Meski demikian, pihaknya terus berkomunikasi dengan PT PLN dan Pertamina dalam rangka rencana membangun pembangkit listrik berbahan gas itu. Semua itu sudah ada aturannya. Apakah nanti kalau Pelindo III membangun pembangkit sendiri masuk ke program PLN Individual Power Plant (IPP) atau bagaimana.

"Yang jelas, kami akan mengikuti aturan main yang ada. Sekali lagi dalam rencana pembangunan pembangkit listrik ini, pihaknya jangan sampai menyalahi prosedur. Karena kami ingin semuanya berjalan pada jalurnya," kata Husein.

Kalau suplai gasnya bagaimana? Kalau ketersediaan gas di Jatim tak ada masalah. Apalagi propinsi ini kebelihan gas, sehingga kalau bicara

which drive Teluk Lamong Terminal as a first terminal equipped with electric power equipments in Southeast Asia. "Previously we (Tanjung Perak Port) always use diesel fuel to operate RTG (Rubber Tyred Gantry) and CC (Container Crane). Both will be replaced with STS and ASC," he said.

Automotive Terminal Trailer (ATT), while still using diesel fuel, is much more efficient than head truck in moving container from ship to the yard. ATT's engine will shut down automatically in a few minutes when not in use. It means that emission disposal through fuel can be reduced. Besides, the amount of ATT tires is less than head truck, so the waste rubber tires due to worn out can be avoided.

Pelindo III has prepared USD 162.579.599 or equivalent to IDR 1,5 trillion to accomplish lifting equipment, carrying equipment and operating system in Teluk Lamong Terminal. The funds are allocated to procure 10 units Ship to Shore (StS) crane, 20 units Automated Stacking Crane (ASC), 5 units Straddle Carrier (SC), 50 units Combined Terminal Tractor (CTT) and Terminal Operating System (TOS).

Besides using electric power as an energy source, Teluk Lamong Terminal also uses solar energy, especially for road lighting. At least there are number of points using solar-powered lighting. By energy diversification from diesel fuel to electric power of PLN, Teluk Lamong Terminal is estimated to reduce 30%-50% of its operational cost.

Self-generated Power Plant

Further, Husein said that East Java currently has excess electricity of 4.500 MW. In such context, Pelindo III seems not necessarily to have a power plant. In fact, PLN has a problem with peak load at 17.00 until 23.00.

We can see that, the growth of electricity need of Java-Bali electrical network region in 2013 reached 8% and decreased more than 10% when compared with 2012.

For Java-Bali electrical network system, the growth was high in 2012 so there was additional peak load over 1.500 MW. Now, peak load has reached 21.500 MW.

"This is our concern. When peak load comes, the problem of electric supply could possibly emerge. Therefore, we are currently reviewing to make our own power plant using gas energy. Just in case. While we keep trying to use clean energy," he said.

However, they keep communicate with PLN and Pertamina in order to a development plan of gas-fueled power plant. Everything has set in a rule. Whether this self-owned power plant of Pelindo III will become PLN's program through Individual Power Plant (IPP) or not.

"Obviously, we will follow the rules. Once again, I ask everyone to avoid breaking the procedures. We want everything is going on track," said Husein.

What about the gas supply? There is no problem at all regarding with gas availability in East Java. This province has excess gas, so there is no problem with the raw material. The question is, whether there is pipelines

bahan bakunya tak ada persoalan. Yang menjadi pertanyaan, ada tidak jaringan pipa yang mengalir melewati jalur Terminal Teluk Lamong?

Meski demikian, pihaknya akan melakukan pembicaraan dengan Pertamina dalam hal ini Pertamina Gas (Pertagas) dan PT PLN. "Saya yakin pihak Pertamina akan mewujudkan mimpi kita itu. Apalagi, sekarang eranya kan sudah gas," katanya.

Dia yakin program tersebut akan mendapat dukungan dari Pertamina dan PLN meski investasinya tidak sedikit. Investasi yang dibutuhkan untuk pembangunan pembangkit itu memang mahal. Untuk menghasilkan 1 MW saja dibutuhkan dana sekitar 1 juta dollar AS. Yang perlu dicatat, Pelindo III akan lebih dini menggunakan energi bersih. Jadi, taruhlah pembangkit itu menghasilkan 50 MW, gas yang dibutuhkan sekitar 8-12 mmscfd.

Nantinya listrik berbahan bakar gas itu, mungkin saja tidak hanya untuk kebutuhan Pelindo III, tetapi saat-saat tertentu bisa menyuplai PLN. Dengan demikian, keberadaannya benar-benar bermanfaat.

Tidak hanya di lingkungan pelabuhan, di lingkungan transportasi pun Pelindo III akan mengarah kepada go green. Nantinya, truk yang keluar masuk Teluk Lamong yang jumlahnya sekitar 1.000 per hari per harinya akan menggunakan CNG sebagai bahan bakar.

"Untuk ini, Pelindo III akan melakukan pembicaraan dengan lembaga-lembaga terkait dalam masalah ini. Setidaknya dengan Organda. Intinya bagaimana program ini sukses dan didukung oleh pengusaha angkutan. Terutama sosialisasi penggunaan gas itu sendiri hingga penyediaan SPBG-nya," katanya.

Monorel Container

Keseriusan Pelindo III untuk menjaga kebersihan udara karena pengaruh bahan bakar tidak hanya berhenti disitu saja. Sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas kendaraan pengangkut petikemas (trailer) di wilayah sekitar Pelabuhan Tanjung Perak, PT Pelindo III bersama PT Adhi Karya melakukan kerjasama untuk kajian guna mewujudkan rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automatic Container Transporter).

Kerjasama kedua BUMN tersebut dilandasi adanya sinergi antar Badan Usaha Milik Negara, dimana PT Pelindo III selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang bergerak dalam pelayanan jasa kepelabuhanan dan PT Adhi Karya selaku perseroan yang bergerak dalam penyediaan jasa konstruksi termasuk dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan.

Rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automated Container Transporter) tersebut juga dalam rangka mendukung upaya peningkatan perekonomian di Surabaya dan kota-kota lain di Provinsi Jawa Timur dan sekitarnya bahkan untuk menunjang kelancaran pengiriman barang pada Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Keduanya saat ini sedang melakukan kajian mendalam atas Pra Feasibility Study (FS) yang meliputi aspek finansial, komersial, teknis dan legal serta aspek-aspek lainnya. Survey juga dilakukan terhadap lahan, demand dan tarif angkutan petikemas termasuk penempatan station train centre di connecting area antara Pelabuhan Tanjung Perak sampai dengan Terminal Teluk Lamong.

PT Pelindo III dan PT Adhi Karya pasca penandatanganan nota kesepahaman pada awal Mei 2013 lalu selanjutnya membentuk tim untuk mempersiapkan kajian dan langkah-langkah yang harus disusun dalam rangka pelaksanaan kerjasama usaha lebih lanjut. Dari hasil kajian bersama tersebut menjadi pertimbangan dan rekomendasi apakah perlu nantinya perusahaan patungan atau bentuk lainnya.

Proyek Monorel Container dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya hingga Terminal Teluk Lamong akan segera direalisasikan. Monorel

pass through Teluk Lamong Terminal or not?

However, he will discuss with Pertamina, in this case Pertamina Gas (Pertagas), and PLN. "I believe Pertamina will make our dream come true. Moreover, today is the era of gas," he said.

He believes such program will gain support from Pertamina and PLN as well, although the investment is huge. The required investment to build the power plant is expensive. It requires funds of around 1 million US dollar to generate 1 MW. To be noted, Pelindo III will use clean energy earlier. So, let say the power plant generates 50 MW, then the required gas is about 8-12 mmscfd.

Such energy perhaps not intended for Pelindo III alone, but also could supplies PLN in certain times. Thus, the energy would be worthwhile.

Pelindo III will leads not only in ports, but also in transportation to campaign "go green" spirit. In the future, each truck, which comes in and out of Teluk Lamong Terminal totaling about 1.000 trucks per day, will use CNG as fuel.

"For this, Pelindo III will discuss with related parties regarding this matter, at least with Organda (stands for Organization of Land Transportation). The point is, how to run this program successfully and gain support from the transport entrepreneurs, especially in socialization about the use of gas itself up to the provision of its fuel station," he said.

Container Monorail

Seriousness of Pelindo III to maintain air cleanliness from the fuel impact does not just stop at there. As an effort to overcome congestion from container trucks in areas around Tanjung Perak Port, Pelindo III together with Adhi Karya are researching in attain the provision of Automated Container Transporter (ACT) plan.

Cooperation of these State-owned Enterprises based on inter-State-owned Enterprises synergy, where Pelindo III as Port Business Entity, engaged in port services and Adhi Karya as a company engaged in the provision of construction service, including port infrastructure construction.

Provision of Automated Container Transporter (ACT) Plan is also mentioned to support economy development in Surabaya and other cities in East Java Province and vicinity, as well as to support the smooth delivery of goods in Eastern Indonesia Region (IER).

Both (Pelindo III and Adhi Karya) are conducting in-depth study on Pre-Feasibility Study (FS) covers financial, commercial, technical and legal aspect as well as other aspects. A survey is also carried out on the land, the demand and the freight cost, including Station Train Centre position along the lanes of Tanjung Perak Port and Teluk Lamong Multipurpose Terminal.

After signing Memorandum of Understanding in early May 2013, Pelindo III and Adhi Karya have formed a team to prepare a research and a must-arranged measure in the further business partnership. The result of this research will be used as a consideration and

sepanjang kurang lebih 5,6 kilometer ini akan menggunakan sistem otomatisasi penuh atau Automated Container Transporter (ACT).

"Ini yang pertama di dunia, pengangkut kontainer otomatis. Dana yang dibutuhkan Rp 2,5 triliun dengan pengerjaan 12 bulan. Ini akan mengurangi kemacetan di sekitar Tanjung Perak, Surabaya," kata Husein Latief.

Proyek monorel ini merupakan bagian dari rencana pembangunan tiga monorel oleh konsorsium tujuh badan usaha milik negara (BUMN). Ketujuh BUMN tersebut adalah PT Jasa Marga, PT Adhi Karya, PT INKA, PT LEN, PT Telkom, PT Angkasa Pura, dan PT Pelindo III.

Dua proyek lainnya adalah monorel penumpang Jabodetabek diperkirakan menyerap biaya hingga Rp 7 triliun, dan monorel penumpang Bandara Soekarno-Hatta Tangerang yang diestimasi memakan biaya Rp 2,5 triliun. "Monorel itu kan berdiri di atas jalur yang sudah ada sehingga tidak perlu menggusur-gusur warga," katanya.

Moda transportasi ini dikembangkan bagi angkutan container dari stock yard atau dry port ke pelabuhan sehingga sangat praktis dan efisien. Moda monorel, di desain elevated sehingga memecahkan masalah kemacetan di jalan raya, dan menjamin ketepatan waktu bagi penggunaannya. Produk ini juga sangat ramah lingkungan dengan kekuatan listrik DC, dan tidak memerlukan bahan bakar minyak (BBM) sehingga membantu penghematan BBM bagi negara.

PT Pelabuhan Indonesia III optimis proyek pembangunan Terminal Teluk Lamong yang investasinya pada tahap pertama (2014) mencapai Rp 4,6 Triliun dan tahap kedua (2016) mencapai Rp 6,1 Triliun itu dirancang untuk perluasan pelabuhan Tanjung Perak.

Keberadaan Terminal Teluk Lamong, menjadi sangat penting. Selain sebagai sarana untuk perluasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang akan memasuki proses revitalisasi menyeluruh agar kapasitasnya bertambah. Proyek Terminal Teluk Lamong juga telah dimasukkan dalam MP3EI (Program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia).

Terminal Teluk Lamong diyakini bisa menjadi pengungkit dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, baik bagi Jawa Timur maupun bagi kawasan Indonesia Timur. "Terminal ini menjadi integrated area bagi Pelabuhan Tanjung Perak merupakan hub port utama bagi Jawa Timur dan main gate untuk Kawasan Indonesia Timur. Ini nilai penting dan strategis proyek Terminal Teluk Lamong," kata Husein.

Yang jelas proyek Terminal Teluk Lamong ini, tidak hanya mempunyai nilai ekonomis tinggi, tetapi BUMN ini juga memutuskan untuk menggunakan energi bersih dalam operasinya. Ini yang perlu berikan nilai plus, bahwasanya sebuah perusahaan tidak hanya memikirkan keuntungan semata, tetapi menjadi kebersihan lingkungan karena pencemaran energi juga harus diperhatikan (Berlian).



recommendation, whether joint venture or another form of partnership will be made.

Container Monorail project from Tanjung Perak Port to Teluk Lamong Multipurpose Terminal soon will be executed. This monorail which is along about 5.6 kilometres will using Automated Container Transporter (ACT).

"This is the first in the world, an Automated Container Transporter. It requires funds of IDR 2.5 trillion with 12 months duration. This equipment will reduce congestion in the vicinity of Tanjung Perak, Surabaya" said Husein Latief.

This monorail project is a part of three monorail development plan by 7 State-owned Enterprises consortium. These seven State-owned Enterprises are PT Jasa Marga, PT Adhi Karya, PT INKA, PT LEN, PT Telkom, PT Angkasa Pura and PT Pelindo III.

Another two monorail projects are Jabodetabek passenger monorail, which expected to absorb expenses up to IDR 7 trillion; and Soekarno-Hatta Airport Tangerang monorail, which estimated expense of IDR 2.5 trillion. "Monorail was set on the existing lanes so there is no need to displace citizens," he said.

This mode of transportation is developed for container transporter, which moved from the stock yard or dry port to the port. It is very practical and efficient. Mode of monorail is design elevated to solve the congestion on the road, and to ensure timeliness for users. This product is also very eco-friendly with electric DC power and needs no fuel, a contribution to save fuel as national energy.

Pelindo III is optimist that the construction project of Teluk Lamong Terminal, which its first phase (2014) investment reached IDR 4.6 trillion and the second phase (2016) reached IDR 6.1 trillion, designed for the expansion of Tanjung Perak Port.

The presence of Teluk Lamong Terminal becomes very important. Besides as a means of expansion of Tanjung Perak Port Surabaya which will be revitalized thoroughly to enlarge capacity, Teluk Lamong Terminal Project has been included on Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development Masterplan (MP3EI).

Teluk Lamong Terminal is believed to be able to boost the acceleration and expansion of economic development, both for East Java and Eastern Indonesia Region. "This terminal is integrated with Tanjung Perak Port, which is a main hub port of East Java and a main gate for Eastern Indonesia Region. This is a key point and strategic value of Teluk Lamong Terminal project," said Husein.

Obviously, Teluk Lamong Terminal project is not only having a high economic value, but also using a clean energy in every operational aspect. It is a remarkable value, when a company not only thinks to gain profit, but also to keep the environment clean. It is all because energy pollution should be everyone's attention.

Revitalisasi Alur Pelayaran Pelabuhan Tanjung Perak Segera Dikerjakan

Tanjung Perak Port Access Channel Revitalisation will be Executed

Beroperasi selama 24 jam dalam sehari dan 7 hari dalam seminggu menjadikan Pelabuhan Tanjung Perak seakan tidak pernah berhenti dalam kegiatan bongkar muat. Pelabuhan terbesar kedua di Indonesia ini menjadi tumpuan dan pintu gerbang perekonomian tidak hanya Propinsi Jawa Timur tetapi juga Kawasan Timur Indonesia.

Berdasarkan data kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak sampai dengan paruh tahun 2013 dalam satuan unit mengalami penurunan sebesar 6% namun terjadi peningkatan dalam satuan Gross Tonnage sebesar 6% apabila dibandingkan dengan paruh tahun 2012 lalu. Peningkatan arus kunjungan kapal belum terlihat signifikan mengingat hingga saat ini Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) belum dilakukan revitalisasi.

Saat ini pelaksanaan proyek revitalisasi APBS sendiri masih dalam tahapan pelelangan kedua di Kementerian Perhubungan setelah pada pelelangan pertama gagal menetapkan pemenangnya. Diestimasi pelelangan tahap kedua sendiri baru bisa diselesaikan pada bulan ini (Nopember 2013) dan apabila tidak terjadi kemunduran diperkirakan akan mulai dikerjakan pada tahun 2014.

Kondisi saat ini (eksisting) Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) memiliki kapasitas hanya 27.000 gerakan, namun berdasarkan data trafik arus kapal yang melalui APBS pada tahun 2012 telah mencapai 41.000 gerakan/tahunnya. Panjang Alur Pelayaran Barat Surabaya sendiri mencapai 25 mil, dengan lebar beberapa spot hanya mencapai 100 meter dengan kedalaman hanya -9,5 meter LWS, dengan jumlah sarana bantu navigasi sebanyak 18 buoy.

Alur kini hanya bisa dilalui oleh kapal dengan draught kurang dari -9,5 meter, sehingga mustahil dilalui kapal jenis PANAMAX atau POST-PANAMAX, demikian halnya manuver gerak olah kapal luar biasa terbatas.

Operated 24 hours in a day and 7 days a week make Tanjung Perak Port apparently never ceasing on loading and discharging. The second largest port in Indonesia becomes a fulcrum and economic gate of not only in East Java province, but also in Eastern Indonesia Region.

A mid-year 2013 report in Tanjung Perak Port shows that ship call have decreased by 6% in unit, while in tonnage have increased by 6%, when compared with mid-year 2012 report. Increase of ship calls apparently insignificant since Surabaya West Access Channel (SWAC) has not been revitalized until now.

At this moment, SWAC Revitalization Project still on second tender phase in Ministry of Transportation (MoT), after the first phase has failed to meet the winner. Second tender phase estimated to complete this month (November 2013) and the project will be executed in 2014, if there is delay.

Existing capacity of Surabaya West Access Channel (SWAC) is only 27.000 moves, which completely different compared with 2012's report noting that ship passing through SWAC has reached 41.000 moves per year. The length of Surabaya West Access Channel is 25 miles, while the width of some spots is 100 metres and the depth is -9,5 metres LWS only. SWAC is also equipped with navigation sign as 18 buoys.

Based on this condition, SWAC could only be passed through by ship with a draught less than -9,5 metres, it become impossible to be passed by Panamax or even Post-Panamax vessel, and limited space to maneuver

Dampak dari banyaknya jenis kapal besar di Pelabuhan Tanjung Perak yang tidak terisi penuh atau memiliki draught aktual lebih rendah dari kapasitas tertera maksimal menyebabkan tingginya waktu tunggu kapal.

Keterbatasan APBS ini menyebabkan muatan yang dibawa kapal menjadi tidak maksimal sehingga terjadi inefisiensi pada salah satu mata rantai jalur logistik. Hal ini sangat mengganggu pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur serta kawasan Indonesia timur.

"Untuk itu, kami sangat berkepentingan mengebut proyek revitalisasi APBS, mengingat keberadaan alur itu telah mengganggu proses pelayaran khususnya dalam menunjang arus logistik," ucap Edi Priyanto, Kepala Humas PT Pelabuhan Indonesia III.

Akibatnya, arus transportasi ekonomi di Pelabuhan Tanjung Perak menjadi terhambat, menyusul ketimpangan antara kapasitas lalu lintas kapal dan lebar alur pelayaran. Di samping itu, proses revitalisasi APBS juga belum dapat dilakukan, menunggu rampungnya proses pemindahan pipa gas bawah laut.

Proses relokasi pipa gas kini tengah dikebut. PT Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore yang mengelola proyek itu diharapkan merampungkan relokasi sebagian pipa gas bawah laut yang melintas pada APBS secepatnya.

Dengan begitu, rencana revitalisasi APBS dapat segera dimulai dengan merealisasikan upaya pengerukan hingga kedalaman -14 meter Low Water Spring (LWS) dan pelebaran sepanjang 200 meter.

Terminal Teluk Lamong akan menjadi bagian dari proyek perluasan dan pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang telah mengalami overload. Kedalaman kolam Terminal Teluk Lamong telah didesain khusus setidaknya -14 m LWS (low water spring).

PT Pelindo III sebagai pemrakarsa revitalisasi APBS yang juga menjadi peserta lelang Revitalisasi APBS yang digelar Kementerian Perhubungan merencanakan akan melakukan pendalaman dan pelebaran alur pelayaran tersebut dengan dua tahapan, tahap pertama akan dilebarkan menjadi 150 meter, didalamkan -13 meter LWS, dengan kapasitas mencapai 56.000 gerakan/tahun dan akan mampu dilewati kapal jenis panamax dengan ukuran kapal mencapai 60.000 DWT.

Selanjutnya pada tahap kedua PT Pelindo III akan melebarkan lagi menjadi 200 meter sehingga mampu digunakan 2 (dua) jalur (two way traffic), dengan kedalaman ditambah hingga -14 s.d. -16 meter LWS, sehingga mampu menampung kapasitas kapal menjadi 67.000 gerakan/tahun dan mampu dilewati kapal berjenis post panamax dengan ukurn kapal lebih dari > 60.000 DWT.

Pasca dilakukannya revitalisasi dan pengembangan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) yang diperkirakan menelan anggaran +73 juta US\$, maka akan diperoleh banyak manfaat diantaranya semakin terjamin aspek keselamatan pelayaran karena akan diatur menggunakan VTMS (Vessel Traffic Management System). Terjadinya peningkatan efisiensi biaya logistik juga akan terjadi karena alur pelayaran akan mampu melayani kapal yang lebih besar dan tidak kalah pentingnya adalah akan terjadi peningkatan pertumbuhan ekonomi wilayah (GRDP) Jawa Timur menjadi 7-8 % per tahun.

Berikut perbandingan ukuran kapal, panjang kapal, berat kapal dan kedalaman sebelum dan sesudah dilakukannya pengembangan APBS: Tanjung Perak Port Access Channel Revitalisation will be Executed

Operated 24 hours in a day and 7 days a week make Tanjung Perak Port apparently never ceasing on loading and discharging. The second largest port in Indonesia becomes a fulcrum and economic gate of not only in East Java province, but also in Eastern Indonesia Region.

. Various types of large vessel in Tanjung Perak Port which is not fully loaded or actual draught lower than indicated maximum capacity, causes long ship's waiting time.

Limitation of SWAC causes inefficiency in one of logistic chain, due to ship is not able to catch up the maximum loads. This situation extremely disturb economic growth in East Java and Eastern Indonesia Region.

"For this reason, we are very interested to accelerate SWAC Revitalization Project, considering the access has disrupted shipping process, especially in order to support logistic flow," said Edi Priyanto, Head of Public Relation of PT Pelabuhan Indonesia III.

Consequently, economic transportation traffic in Tanjung Perak Port became obstructed, following the imbalances between ship call capacity and access channel width. In addition, SWAC Revitalisation Project also has yet to be executed, while waiting for the completion of removal underwater gas pipelines.

The process of gas pipelines relocation is being accelerated. PT Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore who organize this project is expected to complete such relocation as soon as possible.

Therefore, SWAC Revitalisation Plan would immediately begins with dredging to a depth of -14 meters-Low Water Spring (LWS) and widening along 200 meters.

Teluk Lamong Terminal will becomes a part of expansion and development project of Tanjung Perak Port, which has been overloaded. Teluk Lamong Terminal basin depth has been specially designed at least -14 m LWS.

PT Pelindo III, as the initiator of SWAC Revitalisation Plan, who also became a bidder in SWAC Revitalisation Plan held by Ministry of Transportation, plans to deepen and widen the access channel in two stages. First stage is to widen the channel into 150 meters, to deepen -13 meters LWS, with capacity up to 56.000 moves per year and will be able to passed through by Panamax size vessel with 60.000 DWT.

Second stage, PT Pelindo III will widen the access channel to 200 metres to accommodate 2 (two) way traffic, with depth increased by -14 to -16 meters LWS and will be able to accommodate ship capacity up to 67.000 moves per year. The access channel also will be able to accomodate Post Panamax size vessel with >60.000 DWT.

After SWAC Revitalisation and Development which is estimated USD 73 million, many benefits will be obtained, among these, is to guarantee shipping safety aspect since the operation will be operated by VTMS (Vessel Traffic Management System). Also, logistic cost efficiency will occur due to the access channel ability in accomodating larger vessel and East Java economic growth will increase to 7%-8% per year.

A before-after SWAC development comparison of ship size, ship length, ship weight and depth as seen below:

Ilustrasi / Illustration





Automated Container Transportation (ACT) Hadir di Pelabuhan Tanjung Perak

Automated ContainerTransportER (ACT)
PRESENT IN Tanjung Perak PORT

PT Pelindo III bersama-sama PT Adhi Karya (Persero) Tbk. berencana membangun pengangkut kontainer otomatis (ACT) berbasis monorel yang akan menghubungkan Pelabuhan Tanjung Perak dan Terminal Teluk Lamong.

Dalam rencana proyek Automated Container Transportation (ACT), PT Pelindo III dan PT Adhi Karya sebagai pemilik proyek, sedangkan selaku pelaksana proyek adalah konsorsium monorel BUMN yang terdiri dari PT Adhikarya, PT INKA dan PT Len Industri. Pembangunan proyek ACT diestimasikan memerlukan waktu penyelesaian selama dua tahun.

ACT atau monorel kontainer otomatis tersebut akan menghubungkan Teluk Lamong dengan Pelabuhan Tanjung Perak dengan panjang lintasan mencapai total 11,445 km. Pelindo III dan PT Adhi Karya saat ini tengah merampungkan studi kelayakannya, yang meliputi aspek finansial, komersial, dan legal. Termasuk demand dan tarif angkutan petikemas.

Proyek ini tergolong terobosan baru di dunia, khususnya di sektor transportasi pelabuhan. Proyek ini memiliki sejumlah keunggulan yakni ketepatan waktu pengiriman, mengurangi kemacetan, ramah lingkungan karena menggunakan energi listrik, minim penggunaan lahan, dan efisiensi penggunaan box container.

Tingkat kemacetan tinggi di Jalan Tol (Margomulyo) dan Non Tol (Osowilangun, Kalianak, Greges) apabila tidak diatasi dengan ACT akan berdampak pada terjadinya beberapa permasalahan, diantaranya ketidakpastian sehingga sulit mengatur siklus operasi bongkar muat secara kesisteman, inefisiensi penggunaan utilitas bongkar muat di pelabuhan dan depo petikemas, pemborosan konsumsi bahan bakar minyak dan tingginya biaya logistik dan transportasi.

Dalam rencana pengembangan Pelindo III akan mengintegrasikan pola operasi terminal petikemas dengan LCD (Local Container Depo). Pengembangan ACT juga untuk mengantisipasi multiplayer effect selaras dengan pengoperasian double track dan mempersiapkan interface point angkutan kereta api dengan pelabuhan dengan sistem smooth process. Hal tersebut juga sebagai antisipasi terhadap kenaikan BBM sekaligus memberikan solusi alternatif dari BBM base menjadi electrical base pasca subsidi. Hal lainnya adalah mencegah terjadinya konflik pada transportasi darat dengan mengurangi kemacetan.

Pelindo III berharap dengan pengembangan ACT akan mengurangi LCD (Local Container Depo) dan difokuskan atau dikumpulkan menjadi satu lokasi serta memfokuskan depo menjadi ICD (Inline Container Depo) yaitu depo yang berada di wilayah hinterland dalam jarak sedang/jauh maksimal 30 Km.

Menteri BUMN Dahlan Iskan telah mendemonstrasikan proyek monorel Automated Container Transport (ACT) di Pelabuhan Tanjung Perak, Sabtu 28 September 2013. Proyek monorel Petikemas tersebut menghubungkan Terminal Teluk Lamong dan Pelabuhan Tanjung Perak.

Lebih lanjut Dahlan Iskan meminta agar proyek Automated Container Transporter (ACT) segera diselesaikan. Dahlan yakin monorel pembawa peti kemas tersebut akan sangat signifikan mengurangi kepadatan lalu lintas di Pelabuhan Tanjung Perak. "Monorel ini merupakan pemecahan masalah lalu lintas yang bagus," kata Dahlan saat melakukan uji coba ACT di pelataran Pelindo III, kepada DERMAGA.

Dahlan yakin proyek monorel sepanjang 11,4 km ini akan cepat terselesaikan karena yang membangun adalah konsorsium BUMN sendiri yakni PT Inka, PT LEN Industri, PT Adhi Karya, dan tentunya PT Pelindo III sendiri.

"Kalau belajar dari tol Bali pasti bisa cepat selesai. Dan tak akan bisa buat ini kalau BUMN-nya tak kompak," lanjut Dahlan. Dahlan berharap agar proyek monorel peti kemas yang menghubungkan Teluk Lamong dan Pelabuhan Tanjung Perak ini segera dimulai begitu proyek Teluk Lamong selesai. Setidaknya tahun 2015, monorel peti kemas sudah bisa digunakan. "Kalau berhasil tak menutup kemungkinan akan diterapkan di pelabuhan lain, Tanjung Priok misalnya," kata Dahlan.

ACT merupakan salah satu solusi atas permasalahan kemacetan beberapa ruas jalan di sekitar depo petikemas dan Pelabuhan Tanjung Perak. Kemacetan ini menimbulkan inefisiensi pada distribusi logistik barang.

PT Pelindo III together with PT Adhi Karya (Persero) Tbk. Plans to build Automated Container Transporter (ACT) based on monorail that will connect Tanjung Perak Port and Teluk Lamong Terminal.

In ACT project plan, PT Pelindo III and PT Adhi Karya as the project owner, while as executor of this project is state owned enterprises consortium consist of PT Adhikarya, PT INKA and PT Len Industri. ACT project construction completion is estimated within two years.

ACT or Automated Container Transporter will connect Teluk Lamong Terminal with Tanjung Perak Port with a total length of track is 11.445 km. Pelindo III and PT Adhi Karya currently is conducting feasibility study, which includes financial, commercial (container freight demand and rates), and legal.

This project was classified as a new breakthrough in the world, especially in port sector. This project has a number of advantages such as on time delivery, reduce congestion, environmental friendly because using electrical energy, minimal land use, and efficient use of container box.

Poor congestion on highway (Margomulyo) and non-highway (Osowilangun, Kalianak, Greges) might lead to uncertainty that will impact to difficulties in ordering operating cycle system of loading and discharge, inefficient use of loading and discharge utilities in port and container depot, unnecessary consumption of fuel and high cost of logistic and transport.

In development plan, PT Pelindo III will integrate container terminal operation patterns with Local Container Depo (LCD). ACT development also to anticipate multiplayer effect consistent with operation of double track and prepare for interface point between train and port with hassle-free system. On the other hand, this policy is to cope with fuel price rising, by providing alternative solutions from fuel-base to electrical-base.

By deploying ACT, it will reduce LCD and focused or collected into a single location and focusing depo to Inland Container Depo (ICD) that is depo located in hinterland areas within medium/maximum 30km distance.

State Owned Enterprises Minister Dahlan Iskan has demonstrated monorail project ACT at Tanjung Perak Port, Saturday, September 28th 2013. This monorail project connecting Teluk Lamong Terminal and Tanjung Perak Port.

Dahlan Iskan further requested that ACT project to be resolved. Dahlan ensure that container carrier monorail will significantly reduce traffic congestion at Tanjung Perak Port. "Monorail is a best traffic problem solving," said Dahlan during ACT trial in PT Pelindo III, to DERMAGA

Dahlan believes this monorail project along 11,4 km will be quickly resolved because developers for this project is State Owned Enterprises consortium consisting of PT Inka, PT LEN Industri, PT Adhi Karya, and PT Pelindo III itself.

"Learning from Bali highway project that able to be definitely quick resolved, and it won't be resolved if State Owned Enterprises not solid," said Dahlan. Dahlan hoped that container monorail project connecting Teluk Lamong Terminal and Tanjung Perak Port will be commenced after Teluk Lamong Terminal project finished. At least in 2015, container monorail can be used. "If it succeed, it will be possibly to be applied in other ports, Tanjung Priok for example," Dahlan said.

Proyek tersebut digarap PT Pelindo III dan PT Adhikarya selaku kontraktor. Sementara ACT dirakit oleh PT Inka dan PT LEN dengan pengujian kelayakan proyek oleh BPPT. Selain mendemonstrasikan ACT, Dahlan Iskan juga melihat perkembangan proyek pembangunan Terminal Penumpang modern di Pelabuhan Tanjung Perak. Setelah itu meninjau mega proyek Terminal Teluk Lamong dan melakukan kegiatan penghijauan disana.

Proses konstruksi terminal penumpang modern bisa diselesaikan april 2014 mendatang sehingga diharapkan berbarengan dengan penyelesaian Terminal Teluk Lamong yang akan dioperasikan pada awal mei 2014.

Nantinya ada 5 Sentra Train Station (STS), yakni STS Teluk Lamong, STS Greges, STS Kalianak, STS Tanjung Batu dan STS Tanjung Perak. STS berfungsi sebagai terminal bongkar muat petikemas menggunakan ACT. Sebelum diangkut ACT, petikemas dari depo akan dikirim menggunakan truk ke STS. Pelindo III juga berencana membentuk anak usaha yang menjalankan unit bisnis ACT. Setelah BPPT menyatakan proyek tersebut lulus uji kelayakan, Pelindo III segera membahas pembagian komposisi modal dengan PT Adhi Karya (Berlian).

ACT is one of solutions to road congestion problem around container depot and Tanjung Perak Port. Congestion definitely leads to inefficiencies in logistic distribution of goods.

The project would be executed by PT Pelindo III and PT Adhikarya as contractor. While ACT would be assembled by PT Inka and PT LEN, and project feasibility would be tested by BPPT. In addition to demonstrating ACT, Dahlan Iskan also observed development of a modern passenger terminal development project at Tanjung Perak Port. Afterward, he is also reviewing mega project Teluk Lamong Terminal and planting trees there.

Modern passenger terminal construction process can be completed on April 2014 that coincided with completion expected Teluk Lamong Terminal, and to be in operation by the beginning of May 2014.

There will be 5 Sentra Train Station (STS), STS Teluk Lamong, STS Greges, STS Kalianak, STS Tanjung Batu and STS Tanjung Perak. STS serves as terminal of loading and discharge container using ACT. Before being transported using ACT, container from depot will be sent by truck to STS. PT Pelindo III also have plan to establish a subsidiary that runs a business unit of ACT. After BPPT declared that the project is feasibility, PT Pelindo III soon will discuss capital composition with PT Adhi Karya. (kalimas)

Ilustrasi / Illustration



Ilustrasi / Illustration

KULINER NUSANTARA: Geef Mij Maar Nasi Goreng !

NATIONAL CULINARY:
Geef Mij Maar Fried Rice!

Nasi goreng Indonesia, dapat disebut sebagai akulturasi budaya yang bermuatan berbagai anasir yang datang dari luar.

Indonesian fried rice, can be mentioned as acculturation of many elements comes from the outside.

Cukup banyak lirik lagu Indonesia yang menyanjung keunggulan kuliner yang berasal dari berbagai daerah. Sebut saja, Bareh Solok (Elly Kasim), Lamang Tapai (Nurseha), Gado-gado Jakarta (Ucin Nurhasyim), Borondong Garing (Mang Koko) ataupun Semanggi Suroboyo (Sutejo/Mus Muljadi). Tetapi baru Anneke Gronloch artis tempo doeloe peranakan Belanda-Minahasa, yang dengan *timbre* suara serak-serak basahanya berhasil melambungkan kehebatan nasi goreng, lewat lagu *Indisch Geef Mij Maar Nasi Goreng*.

Lirik lagu yang pada dasarnya sangat sederhana dengan tema kehidupan masa silam, jaman keemasan kolonial di Hindia Timur. Renungkan pesan-pesan sosialnya:

Geef mij maar nasi goreng
met een gebakken ei
wat sambal en wat kroepoek
en een goed glas bier erbij
(beri saja aku nasi goreng
dengan satu dadar telur
dengan sambal dan kerupuk
dan segelas bir yang baik)

It is quite a lot of Indonesian song lyrics flattering excellence culinary derived from numerous regions. Just name it, Bareh Solok (Elly Kasim), Lamang Tapai (Nurseha), Gado-gado Jakarta (Ucin Nurhasyim), Borondong Garing (Mang Koko) or even Semanggi Suroboyo (Sutejo/Mus Muljadi). It is Anneke Gronloch, a Dutch-Minahasa old time artist, who has just made to raise the intension of fried rice with a husky voice, through Indisch Geef Mij Maar Fried Rice.

The song lyric basically is very simple with an old time life theme, a golden colonial age in East Indies. Think about its social messages:

Geef mij maar nasi goreng
met een gebakken ei
Wat sambal en wat kroepoek
en een goed glas bier erbij
(just give me a fried rice
with an omelette
with a sambal¹ and krupuk²
and a glass of good beer)

Obat Kangen

Seandainya Anneke Gronloch tak melantunkan lewat lagu dan Louisa Johanna Theodora "Wieteke" van Dort juga tidak sering berkomentar lewat acara "Nacht Over Java", tetap saja masakan yang mudah dibuat dengan harga murah meriah ini, akan menjadi kuliner nusantara yang paling populer di seantero negeri. Bahkan nasi goreng juga akan tetap masuk ke kancah internasional, setidaknya di negeri-negeri Belanda, Malaysia, Jepang, Prancis, Amerika Serikat, Suriname, Kaledonia Baru bahkan masih banyak tempat lagi.

Berbicara tentang nasi goreng Indonesia, tak akan sedap tanpa didahului dengan bumbu musikografi dan diskografi. Meskipun hidangan kolaborasi rasa timur-barat itu sudah dikenal sejak masa sebelum abad ke-20, tetapi menjadi kian terkenal ketika banyak Belanda "totok", peranakan dan mereka yang terlanjur setia kepada Belanda harus masuk ke kamp konsentrasi Jepang, atau menyelamatkan diri ke berbagai negara mulai Australia, hingga ke Eropa. Terpaksa tinggal jauh dari negeri "rayuan pulau kelapa" di mana banyak di antara mereka lahir dan dibesarkan, satu-satunya obat rindu hanya lewat berkas-berkas kenangan lewat lagu dan makanan khas. Di antara lagu-lagu yang tak mungkin mereka lupakan antara lain ialah Nina Bobo, Burung Kakatua, Kota Ambon dan lain-lain yang dibawakan dalam irama Hawaii oleh George "Tjok" de Fretes.

Seperti diketahui, Perang Dunia ke-2 sempat mengubah peta kekuasaan Negeri Belanda di nusantara. Serbuan Jepang yang tiba-tiba, berakibat pada jebolnya benteng pertahanan Hindia Belanda. Kota-kota strategis seperti Jakarta, Semarang, Bandung, Surabaya, Balikpapan dan lain-lain dikuasai militer Jepang dan banyak pegawai pemerintah Belanda "totok" maupun Indo banyak ditahan dan di kamp-kamp interniran. Banyak pula di antara orang Belanda yang lari menggunakan kapal laut ke Australia.

Akulturas Selera

Setelah Jepang kalah perang tahun 1945, dan kemudian Indonesia memperoleh kedaulatan sejak tahun 1950, banyak perusahaan dagang maupun perkebunan yang dinasionalisasi oleh pemerintah RI. Akibatnya orang-orang Belanda mulai dari pegawai pemerintah, serdadu dan anggota militer yang berasal dari bumiputera maupun pegawai perusahaan swasta Belanda yang terpaksa pindah ke Negeri Kincir Angin. Di tempat-tempat baru tersebut, mereka harus menata kembali kehidupan, termasuk juga beradaptasi pada budaya, perilaku, dan kebiasaan makan. Budaya negeri kincir angin yang masuk ke nusantara bersama dengan Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC) sejak tahun 1600-an, sudah sempat berakulturas dengan budaya Jawa, Melayu, Sunda, Bali, Maluku, dan lain-lain. Hal itu antara lain tampak pada bentuk-bentuk kuliner dan hidangan unggulan yang disebut *rijstaffel* (*rijs*=nasi, *taffel*=meja) terdiri dari hidangan nasi putih (atau juga goreng) yang dihidangkan secara berbarengan di atas meja berdampingan dengan lauk pauk lengkap berupa daging, ikan, tahu, tempe, telur rebus hingga sayur lodeh, rawon, sambal dan hidangan penutup serba lengkap, dalam jumlah sampai sekitar 45 jenis.

A Cure for Longing

If Anneke Gronloch was never sing this song and Louisa JohannaTheodora "Wieteke" van Dort was not often to comment in "Nacht Over Java" program, still this low cost easy cooking, would be the most popular national culinary in a whole region, or even international level, at least in a such countries: Netherlands, Malaysia, Japan, France, United States of America, Suriname, New Caledonia and many more places.

Talking about Indonesian fried rice, will not be so delicious without preceded first by seasoning musicography and discography. Although this east-west collaborated taste dishes has been known since before 20th century, fried rice became more famous when a lot of Dutch, half-blood and even those Netherlands loyalist had to go to Japan concentration camp, or to survive to other countries, ranging from Australia to Europe. Forced live far from "solace on coconut island" where many of them are born and grew up, the only cure for longing was just passing up the shafts of memories through the songs and typical foods, among those songs which could not forget are Nina Bobo, Burung Kakatua, Kota Ambon and others. These songs were performed in Hawaiian rhythm by George "Tjok" de Fretes.

As we know, the second World War had changed the power mapping of the Netherlands in Indonesia. A Japan sudden attack resulted in the collapse of Dutch fortress. Strategic cities such as Jakarta, Semarang, Bandung, Surabaya, Balikpapan et cetera, were occupied by Japan military and many Dutch government employees as well as Indonesian were arrested and placed in camp internees. Also, many Dutch sailed away to Australia.

Taste Acculturation

After Japan lost the war in 1945, and afterward Indonesia gained its sovereignty since 1950, many trading companies as well as plantation were nationalised by the Government of Indonesia. Consequently, the Dutch ranging from government employees, soldiers to the militaries derived from Bumiputera as well as Netherlands private employees were forced to move to Netherland, a windmill country. In these new places, they must rearrange their own life, including adapting with culture, behaviour and eating habit. The Netherlands

Ilustrasi / Illustration

Makanan hasil akulturasi budaya nusantara dengan yang dibawa pendatang, banyak menghasilkan bentuk kuliner baru yang bernuansa "gado-gado", seperti semur, *klappertaart*, sop kacang merah, risoles, pastel, dan masih banyak jenis lagi. Namun yang dianggap paling mendapat banyak pengaruh dari empat penjuru dunia, adalah nasi goreng, hingga terdapat banyak jenis dan varian yang dapat ditemukan. Meskipun pada dasarnya, bahan-bahan yang dimasak untuk menjadi nasi goreng dapat disebut sama, tetapi terdapat berbagai jenis dan nama, antara lain:

- Nasi Goreng Jawa yang didominasi rasa kecap manis dan waktu meracik bumbu biasa dicampur sedikit terasi hingga menghasilkan rasa khas.
- Nasi Goreng Kambing, sebagai bentuk pengaruh kuliner Timur Tengah;
- Nasi Goreng Yunco yang dipengaruhi kuliner China;
- Nasi Goreng Ikan Asin sebagai bentuk pengaruh kuliner Melayu;
- Nasi Goreng Babat, yang banyak beredar di Semarang. Yang satu ini agak kurang bisa diterima lidah orang luar, karena selain rasa manisnya yang tebal, campuran babatnya sering masih mirip handuk warna hitam hingga menjadi penyebab menurunnya selera. Apalagi bahan utama yang berupa nasi pulen, sering dinilai kurang pas untuk digoreng, karena kesannya antara nasi dengan bumbu sulit menyatu;
- Nasi Goreng Mawut, sebagai salah satu kreasi khas penjaja nasi goreng yang menggunakan gerobak dorong dan keluar setelah menjelang malam untuk berkeliling atau "mangkal" di salah satu lokasi. Jenis yang satu ini berbahan sama dengan nasi goreng lainnya, tetapi ditambahi dengan potongan-potongan mi dan sayuran.

Masih banyak lagi varian nasi goreng yang sudah menjadi kekayaan kuliner Indonesia, termasuk kreasi khas Master Chef di hotel-hotel, yang mempromosikan masakannya dengan kaitan nama hotel mereka seperti Nasi Goreng Metro (Semarang), Nasi Goreng Mentari (Banjarmasin), Nasi Goreng Elmi (Surabaya), dan lain-lain. Selain itu masih terdapat juga varian nasi goreng yang kadang namanya bikin merinding di telinga dan juga menyiksa lidah, seperti "Nasi Goreng Jancuk" kreasi *arek-arek* perantau asal dari Suroboyo yang menjual nasi goreng dengan rasa pedas yang berlebihan, hingga saat menikmati terpaksa dibarengi dengan "misuh" khas kota buaya....

Popularitas kuliner yang satu ini, konon juga dipengaruhi oleh harga jualnya di tingkat konsumen. Sebab selain terdapat nasi goreng kelas premium yang dihidangkan di hotel maupun restoran-restoran terkenal dengan tingkat harga sampai Rp.45.000 per porsi, di tingkat akar rumput kota-kota metropolitan seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Denpasar dan lain-lain, banyak ditemui penjual nasi goreng gerobakan yang memasang tarif antara Rp.6.000 hingga Rp.9.000 per bungkus! Padahal soal rasa, konon sangat erat dengan selera pembelinya. (Mirah)

culture entering this archipelago country along with Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC) since 1600's, had already acculturated with Java, Malay, Sundanese, Bali, Maluku and others cultures.

It appears on the kinds of culinary and favourite dishes called rijstaffel (rijs=rice, taffel=table) consists of white rice (or fried) served side by side at the table with meat, fish, tofu, tempeh, boiled eggs and lodeh³ vegetables, rawon⁴, chili sauce, and self-contained dessert, in the amount of up to 45 kinds.

Combination between national food with the ones brought by immigrants generated a lot of new culinary features nuanced "hodgepodge", such as semur⁵, klappertaart, red bean soup, rissole, pastel⁶, and many more. But, what is considered as the most influence got from the four corners of the world is fried rice. We can find a lot of variant of fried rice although the ingredients are basically all the same. Of course with a different kinds and names, such as:

- *Java Fried Rice, dominated by sweet soya sauce taste and mixed with a little bit of terasi⁷ while the seasoning was blended;*
- *Goat Fried Rice, influenced by Middle East culinary;*
- *Yunco Fried Rice, influenced by Chinese culinary;*
- *Fried Rice with a salted dried fish, influenced by Malay culinary;*
- *Babat⁸ Fried Rice, mostly found in Semarang. Such fried rice is less acceptable for foreigners due to its sweet taste and also the babat often looks alike black-coloured towel which could reduce their appetite. Moreover, the main ingredient of fried rice is pre-cooked rice, often less fit to fried as it difficult to blend each other;*
- *Mawut Fried Rice is a one of typical creation of fried rice peddlers using food cart and mostly came out to sell around in the neighbourhood or even to stay stand in a one location. This kind of fried rice has the same ingredients with other fried rice mentioned above. What makes it different are the pieces of noodles and vegetables inside.*

There are still many variant of fried rice that has become Indonesian culinary assets, including the creation of hotel master chef which represented the name of the hotel such as Metro Fried Rice (Semarang), Mentari Fried Rice (Banjarmasin), Elmi Fried Rice (Surabaya), et cetera. Also, there are variant of fried rice which sometimes its name could frighten peoples and its taste could torment our tongues, such as "Jancuk Fried Rice" – a Surabaya overseas creation who sell fried rice with a spicy taste – makes every people who eat fried rice yelling a "swear word" of Surabaya....

Popularity of such culinary, reputedly influenced by its price to the consumers. Although there are premium class of fried rice as served in hotels and famous restaurants with the price reaches IDR 45.000 per each, we still can find a fried rice with affordable price ranging from IDR 6.000 to IDR 9.000 per each in the roadside of metropolitan cities, such as Jakarta, Surabaya, Bandung, Denpasar and others. In fact, talking about taste, reputedly very close with the buyer's appetite.

TERMINAL TELUK LAMONG PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Terminal Semi Otomatis Pertama di Indonesia dengan Teknologi Ramah Lingkungan

1st SEMI AUTOMATED TERMINAL IN INDONESIA WITH GREEN TECHNOLOGY

INTERNATIONAL & DOMESTIC CONTAINER TERMINAL
INTERNATIONAL DRY BULK TERMINAL

Pelabuhan Tanjung Perak, pelabuhan terbesar kedua di Indonesia mempunyai peranan yang sangat strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi terutama daerah industri dan komoditas-komoditas non migas di Jawa Timur. Pelabuhan Tanjung Perak juga menjadi pusat distribusi diseluruh wilayah Indonesia bagian Timur. Hal itulah yang menjadikan pengguna jasa pelabuhan di Surabaya memerlukan pelayanan yang lebih efektif dan efisien dari penyedia jasa kepelabuhanan sehingga barang-barang dapat didistribusikan dengan cepat dan aman serta biaya yang memadai.

Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2012 handling peti kemas telah mencapai 2,8 juta Teus dan kunjungan kapal sebanyak 73 juta GT, diprediksi pada tahun 2015 akan mencapai 4 juta Teus serta peningkatan bongkar muat General Cargo, Curah Kering dan Curah Cair, dan fasilitas saat itu tidak akan mampu lagi untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa pelabuhan di Tanjung Perak.

Pembangunan Terminal Teluk Lamong termasuk dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) khususnya pada koridor Jawa. Dengan pembangunan dan pengoperasian Terminal Teluk Lamong, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Perak selaku pintu gerbang perekonomian Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia.

The Port of Tanjung Perak is the second largest port in Indonesia which has a very strategic role in supporting economic growth especially for industrial and non-oil commodities in East Java. Furthermore, it is also as a center of distribution throughout the territory of Eastern Indonesia. Nowadays, the customer requires more effective and efficient services from the provider of port services in Surabaya, therefore, the goods should be distributed quickly and safely as well as the reasonable fees.

In 2012, The Port of Tanjung Perak has reached 2,8 million Teu's for handling containers and visited by 73 million GT. By 2015, container handling is predicted to reach 4 million Teu's as well as increase in general cargo, dry bulk and liquid bulk, while, at that time, The Port of Tanjung Perak will not be able to fulfill the needs of port services in Surabaya.

Construction of Lamong Bay Terminal implied on Indonesian Economic Development Acceleration and Expansion (MP3EI), particularly in Java Corridor. By developing and operating Lamong Bay Multipurpose Terminal, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) expects to reduce Ship Waiting Time in Tanjung Perak Port as economic gate of East Java and Eastern Indonesia.

PENGEMBANGAN PENGGUNAAN PERALATAN PELABUHAN RAMAH LINGKUNGAN

1. Penggunaan Solar Cell dan wind turbine untuk penerangan PJU Terminal Teluk Lamong dengan lampu LED.
2. Pengoperasian Automated Stacking Crane untuk digunakan di Container Yard Terminal Teluk Lamong.
3. Menggunakan Automotive Terminal Trailer (ATT) dengan start & stop technology engine sebagai penghemat Bahan Bakar truck.
4. Pemakaian ban pada Automotive Terminal Trailer (ATT) yang lebih sedikit sehingga mengurangi limbah karet.

ECO-FRIENDLY PORT FACILITY DEVELOPMENT

1. Solar Cell and Wind Turbine with LED inside for lighting purpose in Teluk Lamong Terminal.
2. Automated Stacking Crane operated in Container Yard Teluk Lamong Terminal.
3. Automotive Terminal Trailer (ATT) with Start & Stop Engine inside to save more energy.
4. Fewer tires usage in Automotive Terminal Trailer (ATT) to reduce rubber waste



KEDALAMAN
Draught -14 LWS

- A DERMAGA Wharf 500 x 80 M
- B JEMBATAN C2 (4 LAJUR) Trestle C2 (4 way) 1024 x 18,2 M
- C LAPANGAN CURAH KERING Dry Bulk Area 10 Ha
- D LAPANGAN PETI KEMAS Container Yard (CY) 15,86 Ha
- E JALAN LINTASAN Causeway 1330 x 30 M
- F KANTOR Office & Interchange Area 7 Ha
- G JEMBATAN C1 (3 LAJUR) Trestle C1 (3 way) 800 x 12,5 M

AUTOMATED STACKING CRANE (ASC)

STRADDLE CARRIERS (SC)

Phase 1



Ultimate

WIND TURBINE
ELECTRIC
& SOLAR CELL

SHIP TO SHORE (STS)

SHIP UNLOADER



Office Area



CONVEYOR



AUTOMOTIVE
TERMINAL TRAILER (ATT)

PKB 2013-2015 Ditandatangani

Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara Pelindo III dan Serikat Pegawai Pelabuhan Indonesia (SPPI) III tahun 2013-2015 telah ditandatangani. Penandatanganan PKB dilakukan langsung oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan Ketua Umum SPPI III Fatkhur Roji, Kamis akhir Oktober lalu. PKB yang baru ditandatangani tersebut merupakan pengganti dari PKB periode sebelumnya yang telah habis masa berlakunya. Beberapa perubahan terjadi dalam PKB baru ini, diantaranya pengangkatan dalam jabatan (hingga kelas 18), iuran-iuran, penghasilan, cuti yang dapat diambil 1 hari dan cuti besar maksimal 45 hari kerja, serta kesepakatan-kesepakatan lainnya.



Pelayanan Pelabuhan Tanjung Perak

Ombudsman Republik Indonesia yang merupakan lembaga negara yang mempunyai wewenang mengawasi penyelenggaraan pelayanan publik berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Perak, Senin akhir Oktober lalu. Kunjungan yang dipimpin oleh anggota Ombudsman Pranowo Dahlan itu bertujuan untuk menggali informasi mengenai pelayanan Pelabuhan Tanjung Perak. Rombongan Ombudsman ditemui langsung oleh Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N., Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak I Nyoman Gde Saputra, Kepala Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Perak Ircham Habib, Kepala Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya Purwo Widiarto, serta pimpinan instansi kepelabuhanan yang ada di Pelabuhan Tanjung Perak. Hadir pula dalam pertemuan tersebut Ketua Dewan Pemakai Jasa Angkutan Indonesia (Depalindo) Toto Dirgantoro.



Pelabuhan Gresik Punya Fasilitas Curah Cair



Komitmen Pelindo III untuk meningkatkan pelayanan dan fasilitas bukan isapan jempol semata. Buktinya, Pelabuhan Gresik yang merupakan penyangga Pelabuhan Tanjung Perak kini mendapat fasilitas baru berupa dermaga curah cair sepanjang 210 meter. Fasilitas tersebut juga ditunjang dengan fasilitas curah cair lainnya yang memadai. Sehingga memungkinkan muatan dari kapal langsung dialirkan menuju pusat industri dengan menggunakan pipa. Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan fasilitas tersebut merupakan bagian dari konsep pengembangan pelabuhan yang terintegrasi dari mulai Pelabuhan Tanjung Perak hingga Pelabuhan Manyar (JIPE). Senin akhir Oktober lalu, fasilitas curah cair Pelabuhan Gresik tersebut diresmikan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto.

Bali Jadi Tuan Rumah 39th Apa Meeting 2013



Untuk kesekian kalinya, setidaknya ketiga kalinya dalam tahun ini, Bali menjadi tuan rumah event bergengsi internasional yaitu 38th APA Meeting 2013. Ajang pertemuan pelabuhan-pelabuhan di Asia Tenggara itu dibuka oleh Menteri Perhubungan-E.E. Mangindaan dan dihadiri oleh sejumlah pejabat penting dari Indonesia selaku tuan rumah juga dari negara-negara tamu. Gubernur Propinsi Bali-Made Mangku Pastika akan membawakan sambutan selamat datang dan yang bertindak sebagai head of delegation adalah Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto pada event yang berlangsung tanggal 12 sampai 14 Nopember 2013.

23 Kabupaten/Kota di Jawa Timur Peroleh Hibah Rp 2 Miliar

Pelindo III kembali menyalurkan hibah dana bina lingkungan kepada masyarakat. Kali ini, dana segar senilai Rp 2 Miliar itu diberikan kepada sedikitnya 151 objek bantuan yang tersebar di 23 kabupaten/kota di Jawa Timur. Penyaluran dana bina lingkungan dilakukan langsung oleh Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono.

"Dana bina lingkungan ini sifatnya hibah, jadi penerima bantuan tidak perlu mengembalikan dana ini. Tetapi saya selalu menekankan agar jangan disalahgunakan dan dapat dipergunakan sesuai dengan peruntukannya serta ada laporannya," kata Wahyu saat penyaluran dana bina lingkungan di Kantor Pusat Pelindo III, Kamis pertengahan Oktober kemarin.

Dana bina lingkungan itu, lanjut Wahyu, akan digunakan untuk membiayai 74 objek sarana ibadah, 46 objek sarana pendidikan, dan 1 objek sarana dan prasarana umum. Alokasi dana yang digunakan untuk masing-masing objek diantaranya Rp991 juta untuk sarana ibadah, Rp 1 Miliar untuk sarana pendidikan, dan Rp12 juta untuk sarana dan prasarana umum.

Wahyu menambahkan, besaran dana yang dibutuhkan untuk masing-masing objek bantuan satu sama lain akan berbeda. Hal itu didasarkan pada kebutuhan dan keadaan fisik objek bantuan itu sendiri.

"Sebelum menentukan jumlah bantuan, ada tim kami yang melakukan pengecekan langsung ke lokasi. Itu dilakukan untuk melihat kebenaran apakah calon objek bantuan itu ada atau tidak. Selain itu, juga dapat diketahui jumlah dana yang dibutuhkan," lanjutnya.

Ditemui di tempat yang sama, Senior Manager Kemitraan dan Bina Lingkungan Pelindo III, Soegeng

Hariyanto menyebutkan bahwa penyaluran bantuan dana bina lingkungan kali ini merupakan yang kedua di tahun 2013 ini. Sebelumnya, pada bulan Maret lalu pihaknya telah menyalurkan dana bina lingkungan tahap pertama sebesar Rp823,5 juta. Dirinya menyatakan bahwa penyaluran serupa juga akan dilakukan di cabang-cabang Pelindo III di enam propinsi lainnya.

"Penyaluran bina lingkungan rutin kita lakukan setiap tahun, tahap pertama di semester satu dan tahap kedua di semester dua," imbuh Soegeng.

Selama lima tahun terakhir, Pelindo III telah menyalurkan dana bina lingkungan senilai Rp47,9 miliar di tujuh propinsi di Indonesia yang menjadi wilayah kerjanya. Dana itu diperuntukkan bagi korban bencana alam, pendidikan dan pelatihan, peningkatan kesehatan, sarana dan prasarana umum, sarana ibadah, pelestarian alam, dan ketahanan pangan.

Khusus untuk tahun 2012 kemarin, dana bina lingkungan yang disalurkan mencapai Rp12 miliar. Dari jumlah tersebut, Propinsi Jawa Timur mendapat bantuan paling banyak dengan total dana bina lingkungan yang disalurkan sebesar Rp7,8 miliar.

Dana bina lingkungan yang disalurkan Pelindo III merupakan bagian dari keuntungan perusahaan setelah pajak. Setiap tahunnya, Pelindo III menyisihkan 2% keuntungan perusahaan untuk bina lingkungan dan 2% untuk kemitraan.

Penyaluran dana bina lingkungan merupakan bagian dari Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) yang mengacu pada Peraturan Menteri BUMN Nomor:PER-08/MBU/2013 tanggal 10 September 2013 tentang Perubahan keempat atas Peraturan Menteri BUMN Nomor: PER-05/MBU/2007, tanggal 27 April 2007 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan.

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono saat penyerahan bantuan dana bina lingkungan beberapa waktu lalu.

Cabang ini telah terbebas dari posisi rugi. Bila bandara jadi dibangun di Buleleng, diharap perannya akan makin meningkat



Pelabuhan Celukan Bawang

PROFIL PELABUHAN CABANG:

Celukan Bawang Menatap Masa Depan

Profil

ADA yang mengatakan bahwa ketika menciptakan Pulau Bali, Tuhan dalam keadaan tersenyum! Pendapat tersebut tentu sekedar menggambarkan fenomena Pulau Dewata, yang hampir selalu bermuatan keindahan. Sebab, tiap gerak jari dan ayunan langkah dapat berujud tari. Pada tiap coretan, menjadi lukisan. Gemerik air maupun benturan ranting pepohonan, seakan menggaungkan musik. Bahkan banjaran sawah berundak di Tampaksiring, jurang-jurang di Telagawaja, deret bukit dan gunung mulai dari Batukaru di barat hingga Agung di timur, menampilkan harmoni yang tertata dalam keseimbangan panoramik.

"Bali is not only beauty dan artisty, but also mistery in the lost paradise" ujar Louis Couperus (1863-1923), pengarang yang mencapai ketenaran lewat novelnya "*De Stille Kracht*" (*The Hidden Force*, Kekuatan Tersembunyi) yang berlatar belakang misteri dunia timur pada masa lalu. Berkat publikasi penulis asing mulai Covarrubias, Lintgenszoon, Helms, Valentijn hingga Tantri serta gambar-gambar "mooi Indie" dari Walter Spies hingga Mario Blanco, maka Bali kian dikenal sebagai tujuan wisata yang konon tak ada duanya di bagian lain dunia,

"Namun disayangkan, pertumbuhan industri pariwisata di Bali cenderung ke bagian selatan pulau, yang kaya warisan masa lalu mulai dari Jembrana, Tabanan, Badung, Denpasar hingga Gianyar. Sementara di bagian utara yang hanya memiliki peninggalan kerajaan Buleleng, tak begitu banyak diminati wisatawan mancanegara (wisman). Baru belakangan, berkat inisiatif keluarga Puri Buleleng, dikembangkan pula resort Lovina yang pada awalnya merupakan lahan

druwe puri (milik kerajaan) yang kemudian disusul tumbuhnya industri wisata ke barat di Pulau Menjangan” ungkap pengamat pariwisata Bali Ngurah Nuarta dalam perbincangan dengan Dermaga.

Gerbang Perniagaan

Sejak masa pemerintahan Hindia Timur, dengan penyatuan Bali dan Lombok menjadi satu karesidenan, Belanda menempatkan pegawai-pegawai pemerintah jajahan di Singaraja dan Jembrana. Kemudian Singaraja ditetapkan menjadi ibukota Provinsi Sunda Kecil (*Lesser Sunda East*) yang membentang mulai Bali hingga Timor, sedangkan kota Denpasar ditetapkan menjadi ibukota karesidenan Bali, sekaligus gerbang niaga utama di Pulau Dewata.

Penunjukan Singaraja menjadi gerbang internasional dinilai tepat, karena sesuai penelitian **CC Berg** dan **Clifford Geertz**, kerajaan Buleleng yang mengalami masa emas saat dipimpin Gusti Panji Sakti yang pada Abad ke-17 telah melakukan hubungan dagang dengan perusahaan dagang Hindia Timur VOC (*Verenigde Oostindische Compagnij*). Dalam perkembangannya Pelabuhan Buleleng menjadi pintu gerbang perdagangan antar pulau paling ramai di Bali, melebihi keramaian pelabuhan lain seperti Padang di Karangasem, Kusamba di Klungkung, Kuta di Badung, dll.

Pada tahun 1859 Gubernur **P.L van Bloemen Waanders** menetapkan Buleleng sebagai pelabuhan utama untuk seluruh Pulau Bali dengan hasil ekspor sebesar F.900.000 dan impor F.500.000 setahun. Ekspor utamanya berupa beras (36%), kopi (13%), tembakau (12%), kedelai (11%), ternak terutama sapi, babi dan kuda (9%), sedang sisanya berupa kapas dan kelapa. Sedang impor utamanya berupa candu (87%) dan kain katun (6%) serta besi, porselin, barang-barang emas dan rempah-rempah.

Meskipun sejak tahun 1920 Buleleng tersaingi oleh dioperasikannya Pelabuhan Benoa, tetapi hingga awal kemerdekaan, masih tetap menjadi gerbang ekspor yang dominan. Hingga akhir tahun 50-an, dari Buleleng masih diekspor langsung ke Singapura komoditas andalan seperti sapi, babi dan beras. Selain itu, Buleleng juga menjadi pelabuhan *transshipment* pengiriman ternak dari Sumba dan Sumbawa dengan tujuan Surabaya dan Jakarta.

Berdasar UU No.64 yang diterbitkan pada tanggal 14 Agustus 1958, Provinsi Sunda Kecil dilikuidasi. Kemudian Bali, Nusa Tenggara Barat serta Nusa Tenggara Timur masing-masing menjadi provinsi tersendiri. Dengan penetapan Denpasar sebagai ibukota provinsi, maka semua kegiatan administratif juga dipindahkan. Sejak masa itu, perdagangan lewat Pelabuhan Buleleng juga mulai mengalami masa surut, disebabkan terjadinya pendangkalan kolam yang biaya pemeliharaannya tak seimbang dengan pendapatannya. Pada 1 November 1979 seluruh kegiatan kantor pelabuhan Buleleng dipindahkan ke Celukan Bawang.

Kondisi Eksisting

Pada saat ini Celukan Bawang masih merupakan pelabuhan bongkar untuk komoditas yang masuk ke Pulau Bali. Sesuai dinamika pembangunan infrastruktur dan properti di Bali yang terus menerus mengalami peningkatan setiap tahun, ditambah adanya kegiatan pertanian di Pulau Dewata, komoditas yang

dibongkar merupakan bahan penunjang berupa semen, kayu olahan dan pupuk ditambah dengan sembako.

Manajemen Cabang Celukan Bawang juga siap mengantisipasi perkembangan masa depan, terkait diterapkannya Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Bali dalam bentuk Peraturan Daerah No.3 tahun 2005, yang antarlain menetapkan:

- Menetapkan Benoa sebagai Turn-around Port untuk pariwisata/ kapal penumpang;
 - Merelokasi kegiatan bongkar muat komoditas general cargo, petikemas dan curah kering/curah cair non BBM ke pelabuhan lain di Bali;
 - Memindahkan pelabuhan perikanan ke lokasi di luar Benoa, dengan opsi relokasi ke pantai antara Grokgak sampai Penyabungan;
- Selain itu, Pemprov Bali juga sudah menetapkan dalam waktu dekat ini akan membangun bandar udara internasional baru yang berlokasi di Bali utara sebagai pendukung bandara internasional Ngurah Rai. Opsi yang sedang dikaji berupa alternatif mengembangkan landasan udara **Letkol Wisnu** di Sumberkima atau dengan membangun bandara internasional baru di perbatasan Kabupaten Buleleng dengan Kabupaten Karangasem.

Ketentuan yang termuat dalam RTRW Provinsi Bali tersebut, dapat diartikan sebagai pemberian peluang bagi daerah Bali utara khususnya Kabupaten Buleleng untuk membangun sentra industri penunjang pariwisata, seperti industri cenderamata, makanan/minuman, proses akhir garmen, bahkan industri berbasis agro seperti olahan hasil laut, dll.

Kunjungan Cruise

Kendati Celukan Bawang masih merupakan pelabuhan konvensional tetapi pada pertengahan tahun 2010 telah berhasil melayani bongkar petikemas luar negeri, yang bermuatan bahan-bahan proyek untuk pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap di Pemaron, Singaraja.

Selain itu, pada bulan Januari 2012, Pelabuhan Celukan Bawang juga telah mulai melayani kunjungan kapal wisata **Seabourn Legend** berbendera Bahamas panjang 150 meter, bertonase 10.000 GRT. Kapal dengan 164 ABK berasal dari berbagai kebangsaan ini mampu menampung lebih 200 penumpang yang menempati 6 dek. Sepanjang tahun 2012 *cruise* tersebut berkunjung tiga kali ke Celukan Bawang.

Untuk tahun 2013, dianggarkan akan berkunjungnya tiga unit *cruise* berbendera asing yang diawali dengan kedatangan **Azamara Cruise**. Hingga semester-1 tahun ini kunjungan *cruise* ke Celukan Bawang sudah terealisasi dua *call*.

Pelabuhan Celukan Bawang telah membuktikan mampu memberikan pelayanan cukup baik bagi kunjungan kapal *cruise* asing. Untuk menjamin kelancaran kunjungan wisman, Manajemen Pelindo III Cabang Celukan Bawang telah melakukan koordinasi dengan semua pemangku kepentingan, mulai dari Pemerintah Kabupaten Buleleng, Adpel dan Dinas Perhubungan, Kepolisian hingga pemangku adat setempat. Dari segi teknis keselamatan pelayaran, Celukan Bawang yang mempunyai kedalaman kolam dan alur lebih dari -14 meter LWS, cukup aman untuk dikunjungi

kapal wisata. Sedangkan dalam rangka memenuhi ketentuan *International Maritime Organization* (IMO), sudah mendapat jaminan keamanan fasilitas dari *Port Security Facility Officer* (PSFO). Dalam pelaksanaan operasional mendapat supervisi dari Pelabuhan III Cabang Benoa yang sudah sangat berpengalaman dalam pelayanan kapal *cruise*.

Prospek dan Pengembangan

Terkait dengan kebutuhan untuk Bali, Pelabuhan Celukan Bawang awal tahun 2012 telah berhasil melaksanakan bongkar komoditas curah kering berupa semen curah dan semen *in-bagged*, yang terdiri dari:

- Semen **Tonasa** 17.400 ton
- Semen **Gresik** 40.000 ton
- Semen **Tiga Roda** 6.000 ton
- Semen **Holcim** 20.000 ton dalam kemasan *jumbo bags*.

Dengan rencana penyebaran industri pariwisata ke Bali utara, ke depan diharap Kabupaten Buleleng akan kian berkembang, dan Pelabuhan Celukan Bawang bisa ikut berperan sebagai pendorong dan pemicu tumbuhnya ekonomi kawasan. Lebih-lebih bila wacana memindahkan ibukota Provinsi Bali ke kota Singaraja dapat dilaksanakan, sementara Denpasar akan lebih berperan sebagai kota bisnis dan pariwisata, maka polarisasi antara Bali utara dan Bali selatan tidak akan terjadi lagi.

Dalam hal obyek wisata, pada dasarnya di Kabupaten Buleleng, terdapat banyak obyek yang patut “dijual” kepada wisman maupun wisnus, antara lain:

- Kuil Budha;
- Pantai Lovina yang perairannya merupakan habitat ikan lumba-lumba;

- Air terjun bertingkat Gitgit dan perbukitan di Munduk yang dengan kebun kopinya.
- Pura tua Pojok Batu serta desa adat di Sawan serta komunitas Muslim di Pegayaman;
- Resort wisata Pulau Menjangan, dll.

Dalam pembangunan infrastruktur di Kabupaten Buleleng, di Celukan Bawang saat ini juga sudah mulai dibangun PLTU Celukan Bawang dengan kekuatan 3 X 140 megaWatt, yang akan jadi PLTU terbesar di Indonesia. Mesin-mesin dari China serta pasokan batubara yang didatangkan dari Kalimantan, secara keseluruhan dilayani lewat Pelabuhan Celukan Bawang.

Selain pembangunan infrastruktur seperti tersebut di atas, di lingkungan Pelabuhan Celukan Bawang, juga muncul peluang pembangunan antara lain berupa:

- Pemindahan sebagian pasokan logistik kegiatan lepas pantai dari Batam oleh PT Nippon Steel Engineering;
- Rencana pabrik semen di Sulawesi yang akan membangun instalasi pemroses semen serta silo di Celukan Bawang, dengan bahan baku dari Madura dan klinker dari Malaysia, yang hasil produknya khusus akan diekspor ke Amerika Serikat;
- Wacana pembangunan silo PT Semen Gresik disusul dengan pembangunan pabrik;
- Rencana Koperasi Distribusi Indonesia (KDI) yang akan bekerjasama dengan PT Mega Surya Mas membangun pabrik dan tanki timbun minyak kelapa sawit.

Mencermati perkembangan yang terjadi di Kabupaten Buleleng umumnya dan Pelabuhan Celukan Bawang khususnya, dapat diperkirakan bahwa kondisi tersebut akan cukup prospektif bagi iklim investasi di wilayah Bali utara. (Nilam)



Fasilitas dermaga Pelabuhan Celukan Bawang

Dari Persiapan HUT Pelindo III

Kemeriahan Dalam Kesederhaan

PT Pelabuhan Indonesia akan berulang tahun yang ke-21 pada 1 Desember mendatang. Berbagai *event* akan digelar untuk menyemarakkan hari jadi itu. Seperti apa persiapannya di Pelindo III ? Berikut cerita DERMAGA

Sejarah Pelabuhan

Pada zaman penjajahan Belanda, Pelabuhan berada dibawah pengelolaan PEMDA setempat atau menjadi bagian dari Dinas Pekerjaan Umum. Sebelum tahun 1945 pengelolaan pelabuhan oleh pemerintah Belanda (Haven Bedvijen yang dipimpin oleh Haven Directie). Kemudian pada tahun 1945 s.d. 1949 masa transisi pengelolaan pelabuhan oleh Gemeente / Stads-bestuur (Dewan Kota). Pada tahun 1950 s.d. 1960 dilakukan nasionalisasi pelabuhan, menjadi Jawatan Pelabuhan dan Pengeruk dibawah Departemen Pekerjaan Umum.

Setelah ditetapkan *Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957*. Perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat hanya *Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL)* yang telah mendapatkan ijin. Bahkan PMKL tersebut berfungsi sebagai Perusahaan Per-Veem-an dan Ekspedisi serta dapat pula menjadi agen kapal dari suatu Perusahaan Pelayaran.

Dibentuk Perusahaan Negara (PN) dari seluruh pelabuhan di Indonesia dan dibagi menjadi 9 daerah Perusahaan Negara dengan dikeluarkannya UU No.19 Tahun 1960 yang dikoordinasikan oleh Badan Pimpinan Umum.

Dalam perkembangan selanjutnya berdasarkan *Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1964* tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, barulah terjadi perubahan yang agak mendasar mengenai institusi dan system pengelolaan pelabuhan, dengan dibentuknya organisasi pelabuhan dimana fungsi pemerintahan dan operasional pelabuhan diwujudkan dalam bentuk Port Authority atau penguasa pelabuhan yang merupakan bagian dari organisasi dan administrasi pemerintahan Perhubungan Laut. Sedangkan fungsi usaha yang melayani dan menyediakan fasilitas pelabuhan dilakukan oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan yang khusus dibentuk. Dari seratus lebih pelabuhan yang diusahakan dibagi ke dalam 9 Perusahaan Negara Pelabuhan.

Selanjutnya terkait dengan pelaksanaan bongkar muat, diterbitkan *Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1964* tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang mencabut Peraturan Pemerintah Nomor : 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran, Institusi Perusahaan Muatan Kapal Laut ditiadakan sebagai perusahaan berdiri sendiri. *Unsur bongkar muat dan kegiatan keagenan diintegrasikan pada Perusahaan Pelayaran*. Sedangkan unsur per veem an dan ekspedisi dijadikan perusahaan berdiri sendiri yang disebut Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) prinsip pengaturan tersebut masih dianut dan dilanjutkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Berdasarkan *Peraturan Pemerintah No 1 Tahun 1969* tentang Susunan dan Tata Kerdja Kepelabuhanan dan Daerah Pelajaran, pada awal pelaksanaan PELITA I dalam era orde baru terjadi perubahan dalam pengelolaan pelabuhan dengan disatukannya fungsi pemerintahan dan fungsi usaha dalam satu institusi yang disebut Badan Pengusahaan Pelabuhan disingkat BPP. Badan Pengusahaan Pelabuhan ini dipimpin oleh seorang Administrator Pelabuhan (ADPEL) untuk pelabuhan-pelabuhan yang relatif cukup besar dan bersifat komersial sedang pelabuhan yang kecil dipimpin oleh seorang yang disebut Kepala Pelabuhan.

Sampai ditetapkan bentuk pengelolaan pelabuhan menjadi PERUM, status Badan Pengusahaan Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1969 tentang Susunan dan Tata Kerdja Kepelabuhanan dan Daerah Pelajaran dengan status sementara adalah Perusahaan Negara dalam likuidasi. Status Perusahaan Negara dalam likuidasi ini cukup lama berlangsung sejak

tahun 1969 sampai tahun 1983 dan cukup besar pengaruhnya terhadap kelangsungan pembangunan pelabuhan secara nasional dan system pertanggung jawaban keuangan Negara melalui pendapatan pelabuhan.

Pada tahun 1983 terjadi perubahan bentuk organisasi maupun pengelolaan pelabuhan, dimana dibedakannya pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Berdasarkan *Peraturan Pemerintah Nomor : 11 Tahun 1983* tentang Pembinaan Keperelabuhanan dan *Peraturan Pemerintah Nomor : 3 Tahun 1983* tentang Tata Cara Pembinaan dan Pengawasan Perusahaan Jawatan (PERJAN), Perusahaan Umum (PERUM) dan Perusahaan Perseroan (PERSERO), terhadap pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dibentuk menjadi 4 (empat) Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yaitu :

1. PERUM Pelabuhan I berpusat di Medan berdasarkan PP No 14 Th 1983;
2. PERUM Pelabuhan II berpusat di Jakarta berdasarkan PP No 15 Th 1983;
3. PERUM Pelabuhan III berpusat di Surabaya berdasarkan PP No 16 Th 1983;
4. PERUM Pelabuhan IV berpusat di Ujung Pandang berdasarkan PP No 17 Th 1983.

Sejak diterbitkannya *INPRES No 4 Tahun 1985* tentang Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi maka kegiatan bongkar muat dilaksanakan oleh institusi yang disebut *Perusahaan Bongkar Muat disingkat PBM*. Selanjutnya dikeluarkan Undang Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran maka berdasarkan ketentuan peralihan (Pasal 130) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tersebut, Peraturan Pemerintah No 5 Tahun 1985 jo Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 13 Tahun 1989 tanggal 12 Juli 1989 masih tetap berlaku dan menjadi dasar hukum keberadaan PBM.

Pada bulan Nopember 1991, terjadi perubahan bentuk dari PERUM Pelabuhan I, II, III dan IV menjadi PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV dengan dasar PP No 56, 57, 58 dan 59 tahun 1991 dan akte pendirian PT (PERSERO) Pelabuhan oleh Notaris Imas Fatimah SH di Jakarta.

Pada tahun 1992 kemudian dikeluarkan *Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran* yang menegaskan bahwa kegiatan bongkar muat dilakukan oleh *Perusahaan Bongkar Muat (PBM)*.

Pada tahun 2008 Pemerintah merevisi UU nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran dengan undang-undang nomor 17 tahun 2008 tertanggal 7 Mei 2008 yang diberlakukan pada tanggal 12 Mei 2008, merubah pelabuhan dari port operator menjadi terminal operator. penyelenggara pelabuhan menjadi instansi pemerintah dengan nama badan penyelenggara / otoritas pelabuhan.

HUT Pelindo

PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) telah menggelar rapat koordinasi gabungan yang dihadiri seluruh Direksi PT Pelabuhan Indonesia pada tanggal 21 – 22 Juni 2013 di Grand Clarion, Makassar.

Dalam kesempatan Rakor selama dua hari tersebut disepakati tanggal kelahiran PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) bahwa pada tanggal 1 Desember ditetapkan sebagai tanggal lahir PT Pelabuhan Indonesia yang akan dijadikan tanggal ulang tahun bersama.

Hari ulang tahun merupakan suatu proses mengingatkan kembali awal mula keberadaan perusahaan di tengah tengah publik. Usia perusahaan yang tidak lagi muda yaitu 21 tahun biasanya masyarakat menyebut usia ini adalah usia produktif, membuat apresiasi tersendiri mengenai eksistensi perusahaan yang tetap jaya. Sehingga perusahaan patut merayakan hari jadi perusahaan, sebagai bentuk rasa syukur atas capaian dan keberhasilan yang sudah dicapai sekaligus sebagai wacana intropeksi untuk melakukan perbaikan terus menerus dan berkesinambungan demi kemajuan perusahaan.

Pada perayaan hari ulang tahun ke-21 PT Pelabuhan Indonesia (Persero), manajemen Pelindo III akan mengadakan serangkaian kegiatan yang melibatkan seluruh pegawai dan tenaga kerja di Pelindo III, BUMN, media massa dan masyarakat luas, yang dibalut dengan kegiatan diantaranya seperti, olahraga massal (senam/jalan sehat), *Golf Tournament*, kompetisi olahraga, festival band BUMN, sepeda santai, lomba karya

tulis dan fotografi, mewarnai tingkat Sekolah Dasar, dan kegiatan lainnya.

Kompetisi olah raga dan seni yang dipertandingkan antara lain bola voli, bulutangkis, tenis lapangan, tenis meja, futsal, bowling dan senam aerobik. Festival band dapat diikuti oleh semua perusahaan BUMN, sedangkan kegiatan lomba menggambar/melukis tingkat Sekolah Dasar dan terbuka untuk masyarakat luas. Golf tournament, diikuti oleh semua Golfer unsur Maritim (PGMI) dan mitra kerja. Lomba Menggambar/ melukis tingkat SD untuk masyarakat luas.

Untuk menjalin hubungan harmonis dengan media, Pelindo III juga menggelar Journalism Award 2013 yang merupakan acara penganugerahan penghargaan kepada para jurnalis yang telah memberikan kontribusi tulisan yang membangun pencitraan Pelindo III. Acara tersebut meliputi lomba artikel untuk wartawan cetak, elektronik dan online.

Bentuk kegiatan penyelenggaraan Hari Ulang Tahun ke-21 Pelindo III tahun 2013, dikemas dalam berbagai kegiatan diantaranya yaitu kompetisi/ pertandingan olahraga dan seni antar Cabang Pelabuhan dan anak perusahaan Pelindo III, festival band antar perusahaan BUMN, golf tournament, lomba karya tulis dan fotografi jurnalistik untuk media massa, lomba menggambar/ melukis tingkat SD untuk masyarakat luas, malam gala dinner dan keakraban (dengan mengundang para mantan Direksi PT Pelindo III), sekaligus doa bersama sebagai wujud rasa syukur kita terhadap Tuhan YME atas izin-Nya perusahaan tetap berjaya pada usia 21.

Acara puncak peringatan HUT ke-21 akan digelar kemeriahan di panggung hiburan dengan mengundang bintang tamu dan pembagian doorprize yang dirangkai dengan jalan sehat/ senam bersama dan bazaar.

Kegiatan peringatan HUT ke-21 itu diharapkan dapat lebih meningkatkan rasa kebersamaan, keakraban dan solidaritas antara perusahaan, karyawan, keluarga karyawan, media massa, BUMN lain serta masyarakat luas sekaligus menjadi sarana peningkatan kesehatan dan kesegaran jasmani sekaligus membudayakan sportivitas dalam berkompetisi dalam bidang olahraga. (Mutia)

Seorang petugas tengah melintas di fasilitas dermaga curah cair Pelabuhan Gresik

Pelabuhan Gresik Tambah Kapasitas 500 Ribu Ton Curah Cair

Pelabuhan Gresik mendapat tambahan fasilitas baru berupa dermaga curah cair sepanjang 210 meter dan fasilitas pendukung curah cair lainnya. Dengan tambahan tersebut, pelabuhan yang merupakan penyangga Pelabuhan Tanjung Perak itu diperkirakan akan meningkat kapasitasnya hingga 500 ribu ton curah cair selama satu tahun.

Fasilitas curah cair dibangun untuk memenuhi kebutuhan industri di Gresik yang terus meningkat. Bahkan, menurut General Manager Pelindo III Cabang Gresik Mahmud Syamsudin, pihaknya telah memiliki kesepakatan kerja dengan PT Petro Oxo Nusantara (PON). Mahmud mengatakan potensi yang didapat dari kesepakatan dengan PT PON ini mencapai 120.000 ton per tahun.

"Selain dengan PT PON, kami juga sedang melakukan negosiasi dengan PT Karya Indah Alam Sejahtera (KIAS). Potensi dari PT KIAS ini kurang lebih 300.000 ton per tahun," kata Mahmud saat prosesi peresmian dermaga curah cair di Pelabuhan Gresik, Senin akhir Oktober lalu.

Mahmud mengatakan, tahun 2010 lalu arus curah cair yang melalui Pelabuhan Gresik hanya tercatat sebanyak 103.031 ton. Jumlah tersebut terus meningkat, dimana pada tahun 2011 tercatat sebanyak 309.492 ton, tahun 2012 sebanyak 647.604 ton, dan hingga September 2013 sudah mencapai 534.498 ton.

"Arus yang kucup besar ini kebanyakan masuk melalui pelabuhan khusus yang ada di sekitar Pelabuhan Gresik. Yang masuk ke tempat kami hanya sekitar 1.500-4.000 ton, dengan fasilitas baru ini diharapkan semuanya bisa masuk melalui Pelabuhan Gresik," tegas Mahmud.

Dermaga curah cair di Pelabuhan Gresik ini didukung dengan instalasi curah cair yang memadai. Sistem itu memungkinkan untuk menyalurkan produk curah cair dari kapal langsung menuju industri dengan menggunakan pipa. Namun demikian, masih dimungkinkan juga untuk menyalurkan produk curah cair dengan menggunakan angkutan truk tangki yang terlebih dulu disimpan di dalam tangki penimbunan.

Dengan fasilitas tersebut aktivitas bongkar muat curah cair akan menjadi lebih cepat hingga mencapai 100 ton per jam. Selama ini, produktivitas bongkar muat curah cair dengan sistem konvensional hanya 70 ton per jam.

"Yang tidak kalah penting adalah fasilitas dermaga kita ini di kedua sisinya dapat digunakan untuk bersandar kapal. Satu sisi memiliki kedalaman -12 meter LWS, sisi lainnya memiliki kedalaman -9 meter LWS. Jadi bisa digunakan untuk bersandar kapal-kapal dengan ukuran dan muatan yang cukup besar," lanjut Mahmud.

Ditemui di tempat yang sama, Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) (Pelindo III) Djarwo Surjanto mengatakan fasilitas dermaga curah cair di Pelabuhan Gresik merupakan salah satu dari beberapa rencana pengembangan yang dilakukan di Pelabuhan Gresik. Selain dermaga curah cair, ada juga perkuatan dermaga talud tegak dan pengadaan alat bongkar muat.

"Alat bongkar muat yang akan kita pasang di Pelabuhan Gresik ini berupa fixed crane. Jumlahnya empat unit," jelas Djarwo.

Secara terpisah, Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto menyatakan bahwa fasilitas dermaga curah cair di Pelabuhan Gresik sudah siap dioperasikan. Hal itu mengacu pada hasil uji coba yang telah dilakukan oleh manajemen Pelabuhan Gresik. Menurutnya, dalam satu minggu ini sudah dilakukan uji coba untuk disandari kapal sebanyak tiga kali.

Disinggung mengenai nilai investasi yang dibutuhkan untuk pengembangan Pelabuhan Gresik, Edi menyatakan nilai investasi yang dibutuhkan sekitar Rp141,7 miliar. Jumlah tersebut digunakan untuk pembangunan dermaga curah cair senilai Rp50,6 miliar, perkuatan dermaga talud tegak Rp52,8 miliar, dan empat unit fixed crane Rp38,3 miliar.



Fasilitas dermaga curah cair Pelabuhan Gresik

Arus Perdagangan Meningkat Ukuran Kapal Semakin Besar

Meningkatnya perekonomian Jawa Timur dari tahun ke tahun salah satunya dipengaruhi oleh arus perdagangan yang kian ramai. Jawa Timur selama ini dijadikan oleh para pengusaha sebagai pintu gerbang perdagangan di kawasan timur Indonesia. Dengan dukungan Pelabuhan Tanjung Perak, arus perdagangan di tahun 2012 lalu menyumbang 22,3 persen perekonomian Jawa Timur secara keseluruhan.

Peningkatan arus perdagangan ini salah satunya dipicu oleh ukuran kapal yang semakin besar dan jumlah kunjungan kapal yang semakin bertambah. Menurut catatan Pelindo III selaku pengelola Pelabuhan Tanjung Perak ukuran kapal yang masuk ke pelabuhan utama di Jawa Timur itu pada tahun 2012 lalu mencapai 14.773 unit dengan jumlah bobot 73 juta GT. Angka tersebut jauh lebih tinggi jika dibandingkan dengan tahun 2011 yang tercatat sebanyak 14.117 unit dengan bobot 72,7 juta GT.

Peningkatan ukuran kapal juga diprediksi akan terjadi pada tahun 2013 ini. Menurut Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto, hal itu terlihat dari data yang ada dari Januari-September 2013. Hingga triwulan ketiga telah tercatat kapal yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak telah mencapai 10.087 unit dan bobot 55 juta GT.

"Triwulan ketiga tahun 2012 lalu ada 10.885 unit dan 53 juta GT. Walaupun secara jumlah menurun tapi dari segi ukuran bertambah. Jadi kami optimis hingga akhir tahun jumlah tersebut akan meningkat melebihi tahun kemarin," kata Edi saat ditemui di ruang kerjanya, Jumat awal Oktober lalu.

Dari data arus kapal triwulan ketiga tahun 2013 kunjungan kapal masih didominasi oleh kapal petikemas yang tercatat sebanyak 3.521 unit dengan bobot 27,9 juta GT. Disusul kemudian kapal general cargo 2.162 unit dengan bobot 8,3 juta GT. Kapal penumpang sejumlah 910 unit dengan bobot 6,8

juta GT, kapal tanker BBM 461 unit dengan total bobot 4 juta GT. Sedangkan sisanya merupakan kapal curah cair non BBM, kapal curah kering, dan lain-lain.

"Sebanyak 85% kapal yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak ini hingga September 2013 merupakan kapal berbendera Indonesia. Sisanya berbendera asing," jelasnya.

Secara umum peningkatan arus kunjungan kapal terjadi diseluruh wilayah kerja Pelindo III di tujuh propinsi. Dalam lima tahun terakhir tercatat kunjungan kapal meningkat setiap tahunnya. Tahun 2008 tercatat sebanyak 74,8 juta unit dengan berat 205,8 juta GT. Tahun 2009 tercatat 72,4 juta unit dan 210,5 juta GT, tahun 2010 68,9 juta unit dan 228,1 juta GT.

"Kalau dari segi jumlah tahun 2009 dan 2010 memang turun, tetapi dari segi ukuran semakin meningkat, artinya kapal yang singgah ukurannya semakin besar," tambah Edi.

Jumlah kunjungan dan ukuran kapal kembali tercatat pada tahun 2011 dimana ada 74,4 juta unit kapal yang singgah dengan total bobot mencapai 260,7 juta GT. Tahun 2012 ada 74,8 juta unit kunjungan kapal dengan bobot mencapai 262,6 juta GT.

Sementara itu berdasarkan data triwulan ketiga yang dimiliki Pelindo III, total arus kunjungan kapal hingga bulan September 2013 mencapai 55,3 juta unit dan 210,6 juta GT.

Petikemas masih jadi pilihan

Pengiriman barang menggunakan petikemas semakin diminati oleh para pemilik barang. Hal itu terlihat dari jumlah arus petikemas yang masuk ke pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo III. Secara keseluruhan hingga triwulan ketiga tahun 2013,

arus petikemas telah mencapai 2,4 juta box atau setara dengan 3 juta Teus. Jumlah tersebut mengalami peningkatan sebesar 5% jika dibandingkan dengan triwulan ketiga tahun 2012. Saat itu hanya tercatat 2,3 juta Box atau setara dengan 2,8 juta Teus.

Peningkatan arus petikemas masih didominasi oleh Pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan kelas utama itu menyumbang 1,8 juta Box atau setara 2,2 juta Teus. Terminal Petikemas Semarang (TPKS) sebanyak 228.022 Box atau setara 365.323 Teus, Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) mencapai 287.467 Box atau setara 317.236 Teus.

Pelabuhan lain yang mencatat pertumbuhan arus petikemas adalah Pelabuhan Tenau Kupang 52.468 Box atau setara 53.302 Teus, Pelabuhan Sampit 25.340 Box atau setara 25.993 Teus, Pelabuhan Benoa 12.490 Box atau setara 17.715 Teus, Pelabuhan Lembar sebanyak 15.670 Box atau 15.670 Teus serta Pelabuhan Kumai 12.465 Box atau setara dengan 12.596 Teus.

"Kenaikan arus petikemas ini sejalan dengan meningkatnya rute pelayaran petikemas yang saat ini di Pelabuhan Tanjung Perak saja ada 32 rute pelayaran petikemas domestik," kata Edi Priyanto.

Pelindo III memasang target arus petikemas sebanyak 3,3 juta Box dan 4,07 juta Teus untuk tahun 2013 ini. Target tersebut mengacu pada pertumbuhan arus petikemas tahun-tahun sebelumnya. Pelindo III mencatat arus petikemas pada tahun 2008 sebanyak 2,38 juta box atau 2,93 juta teu's, tahun 2009 sebanyak 2,46 juta box atau 2,98 juta teu's, tahun 2010 sebanyak 2,66 juta box atau 3,24 juta teu's, tahun 2011 sebanyak 2,94 juta box atau 3,58 juta teu's, dan tahun 2012 sebanyak 3,25 juta box atau 3,94 juta teu's.

"Rata-rata pertumbuhan arus petikemas di lingkungan Pelindo III ini sekitar 7%, dan tren ini akan terus meningkat di tahun-tahun mendatang," pungkasnya. (Mirah)

CATATAN DARI KTT APEC: Dari Pembangunan Infrastruktur Hingga Anti Korupsi

Ilustrasi



KEBERHASILAN penyelenggaraan final lomba perempuan cantik sejagat (Miss World Final Event 2013), bukan satu-satunya capaian spektakuler Konferensi Tingkat Tinggi Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (KTT APEC/Asia Pacific Economy Cooperation). Banyak hal yang direkomendasikan dan banyak pula komitmen yang dinilai akan mampu menjadi landasan pembangunan kerjasama antar negara, termasuk terjadinya kesepakatan yang kedepan akan menjadi *platform* pembangunan ekonomi Indonesia. Tetapi mengingat sifatnya yang "sangat politik", maka gaung yang berhasil diserap oleh masyarakat dinilai masih kurang jelas.

Salah satu poin yang menjadi perhatian masyarakat Indonesia, adalah terjadinya kesepakatan untuk melakukan kerjasama pembangunan infrastruktur di Indonesia yang akan didukung oleh beberapa negara. Hal tersebut dinilai sangat penting, karena dalam setiap pembicaraan rencana pembangunan ekonomi termasuk program MP3EI (Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) yang selalu terganjal pada kondisi infrastruktur di negeri ini yang dinilai masih sangat minim bahkan di beberapa

itu antarlain berupa liberalisasi perdagangan dan investasi; tawaran-tawaran produk yang diliberalisasikan, konektivitas, pemberdayaan perempuan, bantuan pada usaha skala menengah & kecil. Ditambahkan, bahwa dalam pertemuan APEC kali ini juga diajukan tema yang tak kalah pentingnya untuk semakin diperdalam, yaitu Kelompok Kerja Anti-Korupsi dan Transportasi (*Anti Corruption and Transportation Net*). Berdasar tema ini diharapkan terjadi kerjasama mempersempit ruang gerak para koruptor.

Dalam kesempatan jumpapers, ditanyakan bagaimana para pejabat RI yang ikut terlibat dalam APEC bisa menterjemahkan ema-ema kerjasama multilateral itu ke dalam bentuk kebijakan domestik yang bisa mengena di dalam negeri, demi pembangunan di Indonesia sendiri. Misalnya yang terkait dengan konektivitas sebagai tema yang gencar diajukan. Padahal di sisi lain Indonesia sendiri merupakan negara yang berat dalam hal konektivitas. Menjawab pertanyaan itu baik Yuri maupun Imam mengatakan bahwa hal itu merupakan masalah tersendiri. Ujarnya: "Tetapi memang menjadi pekerjaan rumah

KTT APEC di Bali sudah berlalu. dengan menghasilkan beberapa rekomendasi dan komitmen yang perlu diindaklanjuti

tempat dapat disebut masih belum ada. Hal tersebut menjadi penyebab rendahnya kinerja logistik Indonesia dibanding dengan yang dicapai sesama negara-negara Asia dan Asean sekalipun.

Cukup menarik pernyataan Direktur Jenderal Asia Pasifik & Afrika Kementerian Luar Negeri Yuri Octavian Thamrin dan Dirjen Kerjasama Perdagangan Internasional Imam Pambagyo serta Deputi Bidang Ekonomi Bappenas Prasetyo Widjojo yang menyebutkan bahwa APEC seperti menemukan jati dirinya. Kata Imam Pambagyo di depan jumpa pers di Nusadua se usai pertemuan dua hari para pejabat tinggi APEC: "Kita berupaya mengajukan tema yang sangat mengena dengan kebutuhan APEC dan kita sendiri".

Tantangan Domestik

Menurut Yuri rangkaian tema

bagi Indonesia untuk berbenah. Bila misalnya kita melihat negara lain berjalan lebih cepat, maka sebaiknya kita juga bisa berjalan lebih cepat".

Sementara itu Prasetyo mengatakan apabila tema-tema APEC itu didalami di dalam negeri. Itu berarti memperkuat daya saing. Kata Prasetyo: "Mustahil kita bisa memiliki daya saing, misalnya jika ada gangguan dalam kelancaran transistansi yang hendak didalam lewat tema konektivitas".

Din depan wartawan, Dirjen Asia Pasifik & Afrika secara implisit mentakan bahwa Indonesia tergolong kurang efisien dalam biaya penanganan barang. Rata-rata penanganan barang per ton di APEC sebesar US \$22, sementara di Indonesia mencapai US \$33 per ton. Hal semacam ini, jelas dapat menjadi kendala apabila Indonesia ingin masuk ke pasar bebas. Tak hanya daya saing terkait produk, tetapi juga para pelaku usahanya. Padahal daya saing merupakan faktor penting untuk memangi persaingan guna mengisi pasar ekspor yang kian terbuka melalui kerjasama ekonomi Asia Pasifik.

"Daya saing harus mengacu pada prinsip pertumbuhan berkelanjutan serta pemerataan ekonomi" kata Yuri Octavian Thamrin.

Hasilkan Laba

Di sisi lain KTT APEC, ternyata banyak hal positif yang patut dicatat. Rangkaian pertemuan yang berlangsung sejak awal tahun hingga 8 Oktober 2013, ternyata berhasil mencatat laba. Ari event tersebut tercatat uang berputar yang dibelanjakan 100.000 anggota delegasi, ternyata lebih besar daripada pagu dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Tahun 2013. Wakil Ketua Panitia Nasional KTT APEC Chairul Tanjung (CT) dalam keterangan di depan wartawan di Nusadua beberapa waktu lalu menyatakan anggaran penyelenggaraan rangkaian APRC sepanjang tahun 2013 adalah Rp.364,77 miliar, atau tidak lebih lebih ai US \$35 juta. Jumlah tersebut tersebar di empat instansi: Sekretariat Negara, Kementerian Luar negeri, Kementerian Pariwisata & Ekonomi Kreatif serta Kementerian Komunikasi & Informatika.

"Anggaran tersebut terhitung kecil bila dibanding dengan dampak langsung

dan tak langsung yang diperoleh Indonesia. Ampak langsung berupa adanya uang yang berputar di masyarakat yang berasal dari pembelanjaan para delegasi yang datang selama rangkaian APEC sejak awal tahun 2013 yang jumlah mereka berkisar 100.000 orang. Jika setiap anggota delegasi membelanjakan uang sekitar US \$5.000 maka total dana yang berputar di masyarakat sebesar US \$500 juta, atau lebih dari sepuluh kali lipat anggaran untuk penyelenggaraan rangkaian KTT APEC 2013. Angka tersebut merupakan jumlah langsung. Di luar itu masih terdapat dampak tak langsung, seperti Bali dan Indonesia yang makin dikenal" jelas CT yang mengaku pada awalnya ia juga hanya sekedar "**Anak Singkong**".

CT juga mengatakan bahwa keterlibatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan swasta membangun infrastruktur, jadi faktor yang mampu menhemat anggaran penyelenggaraan. Tanpa memakai dana APBN, pembangunan berbagai infrastruktur penunjang kegiatan KTT APEC justru melibatkan BUMN dan swasta. Pembangunan terminal Bandar Udara **Ngurah Rai** misalnya, dilakukan PT Angkasa Pura I dengan menggandeng investor yang nilainya mencapai Rp.2,8 triliun. Sementara pembangunan jalan tol **Bali Mandara** yang menghubungkan bandara-pelabuhan Benoa-Nusadua, dibiayai dengan investasi sebesar Rp.2,5 triliun, dilakukan oleh konsorsium yang juga melibatkan BUMN, Pemprov Bali, dan kabupaten setempat. Sedang pembangunan gadung dan hotel tempat pertemuan sepenuhnya dibangun swasta.

Dana Infrastruktur

Menyadari minimnya infrastruktur yang selalu jadi titik lemah perekonomian Indonesia, maka dalam KTT APEC lalu, delegasi RI terus menyuarakan pentingnya pembangunan infrastruktur bagi negara-negara yang ekonominya sedang tumbuh atau *emerging market*. Menurut Menteri Keuangan Chatib Bisri Indonesia bersama Australia mengusulkan adanya panel dari para ahli kerjasama pemerintah dan swasta (*public-private partnership*) dalam memfembangkan infrastruktur karena agenda ini berkaitan dengan usul Indonesia di forum G-20 yang pada

kesempatan tersebut menyepakati pembentukan *infrastructure fund* (dana infrastruktur).

Pada kesempatan itu, Menteri Keuangan Australia Joe Hockey menerangkan, hubungan ekonomi yang makin erat membuat RI-Aussie perlu mengusung zenda-agenda yang mampu meningkatkan kerjasama bilateral. Jelasnya: "Indonesia menjadi negara pertama yang diajak pemerintah (baru) Australia (setelah pemilu) melakukan pertemuan bilateral. Ini menunjukkan bahwa peran Indonesia dinilai sangat strategis bagi Australia".

Fokus terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia menjadi sangat penting mengingat pemerintah juga telah dengan sepenuh tenaga meningkatkan anggaran infrastruktur seperti tergambar dalam RAPBN Indonesia tahun 2010 hingga 2014. Pada tahun 2010 anggaran infrastruktur pada RAPBN baru sebesar Rp.108 triliun. Di tahun 2011 meningkat jadi Rp.126 triliun dan 2012 kaku kembali naik ke level Rp.175 triliun. Kalau tahun 2013 ini pemerintah menganggarkan pembangunan infrastruktur sebesar Rp.207 triliun, maka tahun 2014 nendatang akan terjadi sedikit peningkatan menjadi Rp.208 triliun.

Menurut Dosen Fakultas Ekonomi & Bisnis yang juga Direktur P2EB Universitas Gadjah Mada Sri Adiningsih, Indonesia sebagai salah satu pendiri APEC, memiliki peran yang penring dalam menentukan arah APEC kedepan. Dengan penyelenggaraan KTT APEC di Indonesia tahun ini dan perannya sebagai Ketua APEC, diharapkan bisa memainkan peran penting seperti pada tahun 1994 yang berhasil melahirkan deklarasi *Bogor Goals* yang sangat terkenal di percaturan ekonomi global.

"Munculnya Deklarasi Bali 2013 diharap menjadi tonggak penting kerjasama APEC, karena perkembangan ekonomi Indonesia banyak dipengaruhi APEC dengan *goals* agar perdagangan Indonesia dengan sesama negara APEC bisa lebih besar dibandingkan dengan negara-negara non-APEC. Apalagi mengingat bahwa kawasan APEC tengah berkembang dengan pesat yang bisa menjadi motor penggerak ekonomi dunia" ungkap Sri Adiningsih. (Kalimas)

Mobil Murah Justru Jadi Masalah

*Mobil hemat energi
dengan harga murah
sempat menjadi dambaan.
Tetapi ditentang sebab
berpotensi timbulkan
kemacetan*



Ilustrasi

SALAH SATU "meteor" yang menandai sukses *Indonesia International Motor Show* (IIMS) pertengahan September 2013 lalu di Jakarta, adalah kehadiran mobil murah yang disebut ramah lingkungan: *Low Cost Green Car* (LCGC). Menurut situs resmi IIMS, jumlah mobil terjual di pasar domestik tahun 2012 mencapai 1.116.230 unit. Jumlah itu meningkat 24,8% disbanding penjualan tahun 2011 yang tercatat 894.164 unit. Pada waktu itu belum ada mobil murah ramah lingkungan. Saat ini dengan lahirnya LCGC yang diklaim mempunyai efisiensi bahan bakar sampai dengan 20-25 Km/jam, dibanding rata-rata 10-12 Km/jam pada mobil biasa, dapat dibayangkan tingginya minat memiliki mobil dengan banderol harga pada kisaran Rp.75 juta/unit.

Namun dibalik kegembiraan pendamba mobil yang selama ini berpenghasilan "cekak", muncul resistensi cukup keras dari para pemangku kepentingan transportasi di negeri ini. Di antaranya, berupa protes dari Gubernur DKI Joko Widodo. Ujar wong Solo yang "tersesat" memimpin DKI tersebut: "Di satu sisi Jakarta disorot tajam agar mengurangi kemacetan yang mengerikan, tetapi di sisi lain kepemilikan kendaraan bermotor justru dipermudah".

Menurut analisis, secara ekonomi banyak kerugian yang bakal ditanggung oleh masyarakat Jakarta yang disebabkan oleh "serbuan" kendaraan mudah. Kemacetan yang meningkat akan memperlambat roda ekonomi. Hal itu disebabkan konsumsi bahan bakar bersubsidi yang akan meningkat. Meskipun berbagai "dalil pembenaran" sudah disiapkan, seperti mesin yang akan mudah rusak an sanksi apabila tetap memakai BBM bersubsidi yang sistem

pengawasannya ternyata tidak mudah. Sebab, berdasar logika sederhana, mereka yang baru mampu membeli mobil murah apakah rela meninggalkan BBM bersubsidi?

Ada Kekawatiran

Ketika memberi sambutan pada pembukaan IIMS, Wakil Presiden Boediono sempat menyatakan kekhawatiran bahwa program LCGC dapat menambah masalah kemacetan di DKI Jakarta dan kota-kota lain. Solusinya yang ditawarkan oleh Wapres adalah agar secepatnya meningkatkan transportasi publik. Menurut orang nomer dua di jajaran pemerintahan RI tersebut, meskipun terdapat kekhawatiran tetapi tidak perlu menghambat warga yang akan membeli mobil. Menurut Wapres: "Solusinya ialah, nanti jika mobil-mobil itu digunakan di jalan-jalan Jakarta, akan kita kenai biaya. Karena itu *system electronic road pricing* (ERP) harus segera kita terapkan".

Lebih lanjut dikatakan oleh Wapres, produk industri otomotif masih diperlukan guna memenuhi kebutuhan alat transportasi. Namun dalam hal ini pemerintah tidak akan lepas tangan dalam menangani kemacetan di DKI Jakarta. Pemerintah sedang mencari solusi tanpa mengorbankan industri otomotif yang menjadi tulang punggung ekonomi dan pemberi lapangan kerja. Selama ini terdapat beberapa poin kesepakatan mengenai hal yang dapat dikerjakan oleh DKI sendiri, dikerjakan pemerintah pusat bersama DKI, dan yang harus dikerjakan pemerintah pusat. Terkait kesepatan tersebut, Wapres meminta agar masing-masing pihak konsisten dalam bertindak.

Dalam kesempatan terpisah, Menteri Perindustrian MS Hidayat mengatakan bahwa pemerintah tak bisa melarang masyarakat membeli mobil. Penjualan mobil secara nasional tahun 2012 sekitar 1,1 juta unit dan pada tahun 2013 diperkirakan bisa menembus 1,2 juta unit. Sementara itu produk mobil LGC tahun ini sekitar 30.000 unit atau hanya sekitar 3% dari total produksi nasional. Untuk tahun depan, maksimal 10% atau sekitar 100.000 unit. Berdasar perhitungan itu, menurut Menperin, LCGC bukan merupakan faktor utama dalam menimbulkan kemacetan.

Dijelaskan oleh MS Hidayat: "Rancangan program mobil hemat sudah dibuat sejak tiga tahun yang lalu, termasuk digodog satu tahun di Kementerian Keuangan. Program ini disiapkan untuk membantu menekan konsumsi bahan bakar. Karenanya bahan bakar yang diwajibkan digunakan mobil hemat itu ekuivalen dengan Pertamina. Jika menggunakan bahan bakar dibawah Pertamina mesinnya akan cepat usak dan produsen tidak akan mau memberi garansi. Perlu pula kita perhatikan bahwa *Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia* (Gaikindo) telah menyatakan kesanggupannya untuk melakukan ekspor mobil murah mulai akhir tahun 2014 mendatang".

Amat Ideal ?

Persoalan lain yang juga muncul dalam tarik ulur persoalan mobil murah, seberapa pun minimnya penambahan mobil di Jakarta, lahan parkir tak bertambah. Di samping itu, infrastruktur jalan raya pun itu-itu saja, karena tak ada penambahan jalan baru. Maka yang terjadi adalah ibarat menampung air di satu bak, yang pada satu titik

tertentu akan terjadi overcapacity yang bila terus ditambah air, akan terjadi luapan.

Tidak mengherankan apabila kemudian kota lain seperti Bandung juga ikut was-was dengan masalah mobil murah, tidak peduli se "hijau" apapun konsep yang diterapkan. Secara luas telah terjadi penolakan terhadap argumen bahwa LCGC merupakan kendaraan yang hemat bahan bakar, dan menilai hal tersebut tidaklah sepenuhnya tepat.

Selama ini, klaim produsen otomotif tentang efisiensi bahan bakar pada LCGC dibuat berdasarkan kondisi "amat ideal". Namun di lapangan, tak mudah performa itu dicapai karena berbagai hal. Menggenjot penjualan kendaraan, apa pun jenisnya-mahal atau murah-selama masih mengkonsumsi bahan bakar fosil tetaplah tidak ramah-ramah amat. Di Indonesia, masuk kategori menentang program "pembangunan karbon rendah" yang didengung-dengungkan pemerintah.

Pada dasarnya yang disebut sebagai industri, masih tetap didorong semangat mencari profit sbagai napasnya. Maka menjadi kursng elok juga melarang siapa saja yang ingin membeli mobil, apa lagi kepada meeeeka yang belum punya. Namun justru di sinilah peran nyata pemerintah diuji: mewujudkan pembangunan berkelanjutan. Di banyak negara lain, jumlah kendaraan jug cukup tinggi, tetapi tidak terjadi keluhan adanya kemacetan. Hal ini disebabkan pemerintah melakukan antisipasi dengan terus mendorong pembangunan infrastruktur. Maka bila dicermati dari sisi ini, gugatan dan resistensi terhadap kehadiran mobil murah lebih dikaitkan dengan persoalan daya dukung infrastruktur yang sedemikian minim. Tampaknya persoalan mobil murah tak terlalu heboh jika tidak dibumbui adanya frustrasi ats kemacutan yang kian menggilai.

Barangkali, menuntut peran nyata pemerintah masih sulit. Karenanya patut jadi pertimbangan untuk menanti janji pihak industri demikian juga pemerintah, dalam membatasi penjualan mobil murah di dalam negeri dan mendorong penyiapan ekspor mobil murah atau mobil jenis apapun. Berbagai kalangan mengeluarkan gugatannya: mengapa pemerintah terkesan mudah memberi semacam subsidi kepada perakitan otomotif dengan menghapus Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Padahal di lain sisi, justru pemerintah tidak gampang mencairkan subsidi bagi transportasi missal seperti kereta api, yang sangat dibutuhkan masyarakat banyak.***



Ilustrasi

MENLU AS JOHN KERRY

Nelayan Indonesia Tergantung pada Laut

Ilustrasi

Pemerintah AS menyatakan komitmen membantu riset untuk penangkapan ikan yang lebih efisien di Indonesia

"PERIKANAN di Indonesia kami nilai strategis dalam menopang kebutuhan pangan nasional, regional maupun global termasuk masyarakat Amerika Serikat. Oleh sebab itu pemerintah AS berkomitmen dalam mendukung upaya Indonesia mendorong perikanan berkelanjutan guna memenuhi kebutuhan pangan masa depan" kata Menteri Luar Negeri AS John Kerry dalam kunjungannya ke pelabuhan perikanan Benoa, awal Oktober 2013.

Kunjungan yang didampingi oleh Menteri Kelautan & Perikanan Syarif Cicip Sutardjo di sela-sela kesibukan Pertemuan Tingkat Tinggi Konpersi Organisasi Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (KTT APEC) itu, juga terkait dengan peluncuran buku *Our Blue Economy An Odyssey to Prosperity* yang baru diterbitkan.

Pada kunjungan tersebut, Menteri Luar Negeri AS berkesempatan menemui perwakilan nelayan tuna dengan alat *hand line* serta para pekerja pabrik pengolahan ikan tuna PT Balinusa Windumas yang lokasinya berada di HPL PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Benoa. Memberi komentar tentang perjumpaannya dengan para nelayan, Menlu AS mengemukakan, sebanyak enam juta nelayan Indonesia saat ini menggantungkan mata pencahariannya di laut dan sumberdaya perikanan. Kenyataannya pada saat ini stok ikan sedang dalam kondisi terancam. Oleh karena itu, keberlanjutan perikanan menjadi sangat penting untuk mendukung nelayan dan mata pencahariannya.

Membangun Komitmen

John Kerry mengatakan bahwa tantangan yang dihadapi oleh nelayan Indonesia, serupa dengan rekan-rekan mereka di AS. Ia mencontohkan produksi ikan *kod atlantik* di New England, yang mengalami krisis stok, akibat terjadinya penangkapan berlebih (*over fishing*) di perairan timur benua Amerika bagian utara. Ujarnya: "Krisis stok mengakibatkan industri ikan di kawasan itu tertekan sehingga banyak nelayan yang kehilangan pekerjaan mereka, dan mengalami

ketergantungan hidup. Untuk mengatasi hal itu, dalam rangka memulihkan sumber daya perikanan, pemerintah AS telah memberlakukan pembatasan penangkapan ikan. Saat ini ancaman perikanan tengah menghadang dunia, mulai dari jumlah konsumsi ikan yang terus terjadi peningkatan hingga penangkapan ikan secara berlebihan. Di New England dan California, kerja keras dilakukan untuk memahami kondisi stok ikan dan meneukan informasi ilmiah untuk mendukung kembalinya investasi di sector tersebut.

Menanggapi hal tersebut, Menteri Kelautan & Perikanan RI Syarif Cicip Sutardjo mengatakan, kebutuhan ikan yang tinggi serta suplai yang kurang di AS, mendorong permintaan untuk mendapat pasokan ikan dari Indonesia yang berkualitas baik, cara penangkapan yang baik maupun penanganan produk yang higienis.

"Pemerintah AS telah menyatakan untuk membantu riset dalam penangkapan yang lebih efisien, di antaranya untuk mengetahui waktu yang baik dalam melaut, memetakan lokasi yang baik untuk melaut, sehingga nelayan tak perlu berlayar terlalu jauh" ujar Sharif.

Dijelaskan pula oleh Menteri KP bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki 17.499 pulau dengan garis pantai sepanjang 104.000 Km atau terpanjang kedua di dunia, memiliki potensi kelautan yang sangat besar, terkait sumber daya dan pelayanan maritim mencapai lebih Rp.1,2 triliun per tahun. Karenanya, pemanfaatan potensi kelautan secara berkelanjutan perlu diterapkan dengan prinsip ekonomi biru melalui penciptaan produk nirlimbah, efisiensi produksi dan pengawasan lingkungan.

Penurunan Impor

Seperti halnya di sector Migas, Indonesia yang kaya akan minyak mentah, masih harus melakukan importasi jenis minyak-minyak tertentu untuk kebutuhan

dalam negeri, demikian pula Indonesia yang melimpah produk kelautannya berupa ikan laut, tetapi untuk kebutuhan industri pengalengan ikan masih harus mengimpor beberapa jenis ikan tertentu yang kondisinya saat ini juga kurang cerah. Menjelang akhir April lalu *Indonesia Global Justice* (IGJ) merilis data terjadinya penurunan impor beberapa produk berbahan baku ikan tuna. Hal itu bertolak belakang dengan sikap pemerintah yang mengizinkan kapal ikan besar menangkap tuna di perairan Indonesia untuk diangkut ke luar negeri. Menurut Direktur Eksekutif IGJ Riza Damanik, impor ikan tuna jenis *albacore* (*longfinned tuna*) non-iris daging berkode KS 303410000 pada Januari 2013 mencapai 150.000 kg senilai US \$443.250, naik 500% dibanding periode yang sama tahun 2011, yaitu 25.000 kg senilai US \$72.500.

Menurut Damanik impor *albacore* bulan itu hampir mencapai separuh dari total import tuna *albacore* sepanjang tahun 2012 yang tercatat 300.349 kg. Sementara itu impor produk tuna berkode HS 303490000 bulan Januari 2013 mencapai 17.991 kg senilai US \$212.645, sedang pada tahun sebelumnya tak ada impor tuna jenis tersebut. Sebaliknya produk tuna sirip kuning mencapai 39.123 kg senilai US \$99.503 atau menurun bila dibanding Januari 2012 yang tercatat 159.890 kg senilai US \$354.656. Juga dikatakan bahwa kenaikan impor produk tuna menunjukkan Indonesia kian mengalami kekurangan bahan baku. Hal itu dikomentari Ketua Harian Asosiasi Pengalengan Ikan Indonesia Ady Surya, dengan mengatakan: "Kebutuhan ikan tuna *albacore* untuk usaha pengalengan ikan terus meningkat, sedang suplai lokal berkurang akibat gangguan cuaca. Padahal pasar ikan tuna *albacore* terus meningkat terutama untuk ekspor ke Amerika dan Eropa".

Mematikan Nelayan

Dalam kesempatan terpisah, Sekretaris Jenderal DPP Asosiasi Tuna Longline Indonesia (ATLI) Dwi Agus Siswa Putra menjelaskan kepada Reporter Dermaga di Benoa, Bali bahwa dalam kasus yang mengemuka di atas, setidaknya terdapat tiga masalah yang

menyangkut:

- Kebijakan pemerintah mengizinkan masuknya kapal-kapal besar penangkap ikan;*
- Kurangnya suplai ikan tuna dalam negeri untuk industri pengalengan ikan;*
- Angkutan domestik petikemas berpendingin untuk ikan tuna.*

"Terkait pemberian ijin kapal-kapal besar menangkap ikan di Indonesia, hal itu perlu ditinjau kembali. Karena bila dibiarkan, akan mematikan nelayan dan asosiasi-asosiasi penangkap ikan tuna di Benoa, Jakarta, Medan dan lain tempat. Operasional kapal-kapal asing penangkap ikan di perairan kita, bertentangan dengan azas cabotage yang sedang kita perjuangkan" ujar Sekjen ATLI yang biasa disapa akrab dengan panggilan Pak Black.

Dijelaskan lebih jauh, seperti halnya kapal-kapal dagang, kapal penangkap ikan juga harus jadi tuan rumah di laut sendiri. Patut dicatat jumlah kapal penangkap tuna yang dimiliki pelaku perikanan tangkap yang berhome-base di Benoa, lebih dari cukup. Bila pemerintah mau memfasilitasi pengadaan kapal-kapal yang lebih besar, nelayan penangkap tuna beserta asosiasi cukup mampu mengoperasikannya. Menurut Pak Black, di Benoa saja ATLI memayungi 17 perusahaan, 90 perorangan dan 921 kapal.

Terkait anggapan kurangnya suplai ikan tuna untuk industri pengalengan ikan dalam negeri, Pak Black mengatakan hal itu perlu diluruskan. Menurutnya, selama ini

terjadi kurang komunikasi antara industri pengalengan dengan asosiasi, hingga ATLI kurang mendapatkajn informasi pasti besaran pasokan tuna yang dibutuhkan pelaku industri

pengalengan. Sedangkan untuk angkutan ikan tuna menggunakan petikemas untuk keperluan domestic, memang sempat terkendala kurangnya *reefer container* yang digunakan mengangkut hortikultura impor tetapi tertahan di terminal petikemas, tetapi kini hal tersebut sudah dapat diatasi.

Standar Ketat

"Dalam hal bisnis ikan tuna, ATLI menetapkan standar ketat. Saat ini 87% ikan tuna asal Bali diekspor ke Jepang, berupa ikan-ikan segar ukuran lebih dari 25 Kg/ekor yang eksportasinya menggunakan jasa angkutan udara. Sedang ikan ukuran kecil dan cumi-cumi, kami pasarkan di dalam negeri. Kesulitannya dalam memenuhi kebutuhan ikan tuna dalam negeri adalah, biaya angkutannya cukup mahal. Sebagai contoh, biaya angkut satu petikemas dari Benoa ke Tanjung Perak, sama mahalannya dengan biaya angkutan petikemas ke China" jelas Dwi Agus Siswa Putra.

Pada akhir perbincangan dengan Shippin g Gazette, Pak Black mengatakan bahwa bisnis ikan tuna, bukan hanya padat karya karena melibatkan banyak nelayan tangkap sebagai anak buah kapal, tetapi juga padat modal karena untuk operasional kapal 30 GT dalam empat minggu melaut diperlukan biaya sekitar Rp.200 juta. Ia juga mengakui bahwa pada tahun 2012 lalu, volume ekspor ikan tuna ke Jepang hanya tercapai 9.005 ton. Hal ini merupakan penurunan dari tahun sebelumnya yang dapat dicapai hingga 12.500 ton. Menurut Pak Black, penyebabnya adalah terjadinya gangguan musim di daerah penangkapan ikan, utamanya di Samudera Hindia. (Intan)

Komposisi Kapal Anggota ATLI Tahun 2012

No	JENIS KAPAL	s/d 30GT	>30-60 GT	>60-100 GT	>100 GT	JUMLAH
1	<i>Long Line</i>	328	116	155	106	705
2	<i>Wquid Jigging</i>	0	1	15	54	70
3	<i>Purse Seine</i>	3	1	4	1	9
4	<i>Gillnet</i>	3	13	1	4	21
5	<i>Bouke Ami</i>	1	9	7	1	18
6	<i>Hand Line</i>	27	0	0	0	27
7	<i>Kapal Lampu</i>	10	0	0	0	10
8	<i>Kapal Angkut</i>	6	8	8	39	61
	TOTAL	378	148	190	205	921

(Data: DPP ATLI, Benoa)

Makin Pede dengan Moge

Ada anggapan mengendarai moge merupakan arogansi sosial. Tetapi banyak yang meyakini sebagai ritual!

KOMEDIAN Raden Mas Indro Kusumonagoro yang lebih tenar dengan sebutan **Indro Warkop**, tiba-tiba terusik saat merasa tersaingi kegemarannya menunggang *moge* (motor gede). Sebab, *privilegenya* sebagai penggemar sepeda motor eksklusif (dalam volume mesin, bentuk, tampilan, kecepatan dan tentunya harga) kini tersaingi oleh beberapa tertuduh korupsi yang tertangkap tangan oleh Komite Pemberantasan Korupsi (KPK), ketika menerima suap, yang selain dalam bentuk uang tunai dan adanya moge sebagai "cenderamata".

Dengan harga yang cukup "wah", pada akhirnya moge dengan merek dan tipe tertentu yang menjadi incaran para "penggila"-nya, tidak hanya sekedar menjadi sarana pendukung gaya hidup, tetapi juga bisa menjadi investasi. Sebab untuk jenis tertentu, harga moge bisa lebih mahal dari mobil kelas menengah sekelas Kijang Innova. Terdapat pula moge lain yang harganya tak ditentukan oleh tahun pembuatan ataupun tampilan fisiknya, tetapi berdasar *courosity*, sepefrti harga batu cintin, burung perkutut atau keris yang tergantung kepada pertimbangan di luar nalar.

Yang mengherankan, bagi mereka yang bukan pengjobi adalah meskipun dalam dunia moge telah cukup banyak korban jiwa

akibat kecelakaan ketika mengendarai, tetapi minat untuk bermoge-ria, tetap saja tak pernah surut. Bahkan ketika pendakwah tenar Ustadz Jefry Al Buchori (Uje) beberapa waktu lalu juga tewas dalam kecelakaan tunggal mengendarai moge, tidak juga mengendorkan niat orang memiliki kendaraan roda dua yang "sangat" tersebut.

Barang "Warisan"

Persentuhan motor gede di Indonesia, dapat dirunut semenjak adanya petugas pos (sipil maupun militer) yang dalam melaksanakan tugasnya harus bergerak cepat, dan juga para pengawal barang maupun konvoi pejabat yang waktu itu disebut *dispatcher* serta *voorrijder* dan sekarang dikenal sebagai "penyapu". Dalam rangka melaksanakan tugasnya, mereka ini mendapat kendaraan bermotor roda dua yang mempunyai kecepatan sejajar atau bahkan lebih dibanding mobil.

Untuk keperluan itu, pemerintah kolonial memilih sepeda motor buatan pabrik **Harley Davidson**, Amerika Serikat dengan kapasitas mesin mulai dari 900cc hingga 1.600 cc. Karena kecepatan larinya yang luar biasa, kendaraan roda dua ini disebut *fietschemotor* atau *spiedle*, yang oleh lidah orang Jawa diucapkan dengan *pitmontor* atawa *sepedel*. Bahwa di beberapa daerah, kendaraan ini disebut juga sebagai *udug*, mungkin disebabkan mesinnya yang berbunyi *udug-udug-udug-udug*.

Setelah era kemerdekaan, di Indonesia banyak terdapat sepeda motor tua yang merupakan

"warisan" militer, polisi, pegawai sipil dan sinder perkebunan Belanda. Selain HD, terdapat pula merk lain dengan kapasitas mesin antara 250 cc hingga 600 cc, seperti **BSA** dan **Norton** buatan Inggris, BMW buatan Jerman, Jawa buatan Chekos, Indian buatan Kanada dll. Karena yang mewarisi kendaraan roda dua itu umumnya para perwira atau bekas pegawai menengah, maka pengguna selanjutnya tentu terdiri dari para pensiunan sebagai *old biker* ketika mereka pesiar *atawa* meninjau *dia* punya tanah tegalan di luar kota.

Di luar mereka, juga terdapat para pastor paroki yang ketika menjalankan tugas pelayanan umat, menggunakan sepeda bermotor kelas 50 cc, yang disebut *broomfit* alis sepeda kumpang. Beberapa merek sepiea kumpang yang sempat tenar di Indonesia, antarlain: *Alpino* dan *Ducati* buatan Italia serta *DKW Hummer* (Jerman). Bahwa merek tersebut yang banyak beredar, tak lain disebabkan orientasi para missionaries dan zending yang pusat-pusat oligarki mereka ke Vatikan di Italia serta banyaknya pendeta Jerman yang menjalankan tugas di seanttero wilayah Nusantara.

Moge=HD

Belakangan kian banyak sepeda motor gede asal Jepang dengan merek Honda, Kawasaki, Yamaha dan Suzuki yang masuk ke Indonesia, dengan berbagai varian seperti *Valkerij*, *Goldwing*, *Hayabusa*, *Hira*, *Ninja* dan yang mutakhir merupakan hasil pengembangan teknologi maju seperti yang dilakukan *Mission Motor* dengan *Mission R 600 cc/160 bhp* dan empat varian Yamaha *R-1*, *R-6*, *TMax* dan *VMax*. Selain moge yang berasal dari negeri sakura, Indonesia juga menjadi psar cukup bagus untuk moge buatan Eropa, mulai dari replica motor balap *Ducati Monster 900 cc* hingga KTM. Yang belum ikut masuk hanya varian *Motoguzzi 2.000 cc*.

Kendati sedemikian banyak mode yang berseliweran di jalan-jalan Indonesia, tetapi ada anggapan yang mengatakan: meskipun harganya mungkin lebih mahal atau modelnya lebih "nyentrik", tetapi para penunggang moge baru akan merasa *pede* (percaya diri) apabila telah mengendarai moge dengan merk *Harley Davidson*. Pada hal sepeda motor yang dikendarai mungkin merupakan

produk sisa jaman Perang Dunia II, atau barang *seken* (second) jenis *chopper* atau *touring* tahun lawas. Bahkan kian tua mogenya, sepanjang tingkat originalitas sukucadangnya masih tinggi, akan jadi target yang dikejar para kolektor motor antik. Sebab di Indonesia selain terdapat komunitas yang tergabung dalam **Harley Davidson Motor Club** (HDMC) sebagai *chapter* resmi dari klub kelas dunia itu, juga terdapat bermacam klub penggemar moge kelas local dan regional, seperti *Motor Antic Club* (MAC), dll.

Reputasi kelas dunia yang melekat pada sepeda motor HD dapat dimengerti, mengingat sejarah panjang yang telah dilakoni produk yang dirintis oleh **Walter A. Davidson**, **Walter Davidson Sr**, **Arthur Davidson** dan **William S. Harley** sejak lebih dari satu abad berselang. Dalam rangka memperingati dirilisnya tipe HD pertama kelas 116 cc yang dibangun pada bengkel kecil di kota Milwaukee negara bagian Wisconsin AS, pada 29 hingga 31 Agustus 2013 lalu telah dilakukan pesta kelas dunia **Harleyfest** di Jerman dan Itali.

Diciptakannya sepeda motor pada akhir abad-19, terdorong niat memproduksi kendaraan bermotor yang lebih ringkas, fleksibel, individual dan "murah" apabila dibanding dengan mobil-mobil generasi awal yang serba ribet. Lewat ujicoba bertahun-tahun, tiga bersaudara ditambah seorang iru pada tahun 1903 berhasil dibangun sepeda motor "beneran" berkapasitas 116 cc seperti tersebut di atas. Dalam waktu pendek, produksinya tumbuh dengan sangat pesat hingga mereka mendirikan badan usaha resmi dengan nama **Harley Davidson Industries** (HDI).

Reputasi HD kian melonjak, ketika pada Perang Dunia ke-1 lewat badan usaha bernama *Pancho Villa Export* mendapat pesanan membangun 15.000 unit sepeda motor untuk keperluan militer. Pada tahun 1921 *hell-biker* Otto Walker memecahkan rekor kecepatan mencapai 160 km/jam menggunakan HD 1.000 cc. Ketenaran tersebut juga mendongkrak penjualan HD, hingga pada tahun 1923 sudah memproduksi 28.189 unit sepeda motor yang diekpor ke 67 negara di Amerika Selatan. Kanada, Eropa dan Asia. Dengan tetap dapat dupertahannya lini produksi, HD

merupakan salah satu dari hanya sedikit perusahaan kelas dunia yang berhasil mengatasi krisis ekonomi global yang parah pada tahun 1924.

Ekspansi Bisnis

Tahun 1938, HDI melakukan kerjasama dengan perusahaan **Sankyo Sunyako** memproduksi sepeda motor ukuran kecil sampai dengan 150 cc di Jepang. Menurut pemerhati, kerjasama dengan perusahaan Jepang tersebut merupakan awal tumbuhnya industri otomotif di negeri sakura, yang kini sudah bermotomorfosis dalam bentuk perusahaan raksasa seperti Kawasaki, Honda, Suzuki dan Yamaha. Kerjasama HDI dengan Sankyo Sunyako ini hanya berlangsung hingga tahun 1958, saat pabrik-pabrik sepeda motor di Jepang sudah mulai kuat dan berani *go internasional*.

Pada tahun 1998 HDI membuka pabrik di Brasil, namun situasi krisis keuangan global tahun 2007 sempat menghancurkan industri otomotif di dalam negeri AS. Hal itu berakibat pada pemutusan hubungan kerja terhadap 2.700 pegawai HDI di Milwaukee dan 3.400 di New York. Akibat dari krisis tersebut, asset HDI mengalami penurunan 43% hingga tinggal US \$ 34 juta. Kondisi ini mendorong Presiden AS turun tangan penyelamatan. Antarlain dengan meminta agar HDI lebih fokus dalam memproduksi sepeda motor besar, 900 cc keatas. Dengan menerapkan konsep *V Engine*, HDI mulai fokus ke produksi moge bergengsi dengan varian *Sportster*, *Hummer*, *Topper* hingga *Electra Glide* 1.600 cc. Pada kesempatan itu, HDI juga memproduksi replica model **Captain Amerika** dan **Police Model**, yang ternyata laku seperti kacang goreng.

Dengan semangat ekspansi bisnis yang didasari nama besarnya pada tahun 2009 HDI membuka pabrik barunya di India bekerjasama dengan pemodal lokal, hingga menjadikan India sebagai negara pembuat sepeda motor terbesar di dunia. Imbas yang terasa di Indonesia, adalah dengan masuknya sepeda-motor kelas 150 cc hingga 225 cc produksi **Bajaj** dengan varian **Pulsar**. Tetapi di pasar Indonesia, Pulsar harus "bentrok" dengan tipe sejenis, yang diproduksi HDI di Jerman dengan nama **Apache**. (Jamrud)



Ketua Umum
Pelti Jawa Timur
Husein Latif

Gelar Juara Kembali Milik Indonesia

Dahaga gelar, 14-20 Oktober, berhasil dibawa kembali ke tanah air. Kali ini tunggal putri Efriliya Herlina berhasil merengkuh gelar untuk yang pertama sejak tahun 2005.

Title ini juga yang pertama bagi petenis Indonesia sejak turnamen berpindah dari Embong Sawo ke Lapangan Kodam V/ Brawijaya. Efriliya menyelamatkan muka Indonesia setelah di partai final mengalahkan petenis Russia, Poline Golubovskaya, 6-1 dan 6-4, Minggu (20/10).

Kemenangan ini sekaligus membalas kekalahan pada turnamen sebelumnya di Jakarta. "Saya belajar dari kekalahan seminggu sebelumnya. Sepanjang pertandingan, saya berusaha tampil sabar dan mencoba untuk memberi tekanan," kata petenis kelahiran 24 April 1995 itu.

Laga berjalan menarik, karena kedua srikandi tenis junior itu bermain agresif. Efriliya masuk ke lapangan dengan motivasi tinggi melakukan revans atas kekalahan satu minggu lalu di Jakarta.

Pada set pembuka, Efriliya yang kini berusia 18 tahun melalui dengan mudah. Dia selalu unggul perolehan angka atas Golubovskaya merampungkan set pertama melalui angka 6-1. Set kedua, pertarungan berjalan lebih ketat. Golubovskaya yang masih berusia 14 tahun berusaha bangkit dan bermain dengan serangan-serangan tajam.

Dia memaksa Efriliya bermain *baseline* dengan bola-bola tajam, hingga memaksa pertandingan berjalan sama kuat, 3-3. Kematangan dan ambisi untuk revans yang dilambungkan petenis asal Tulungagung itu mampu menghentikan perlawanan Golubovskaya, dengan skor, 6-4. "Saya melihat dia (Golubovskaya) lebih tertekan karena harus menang," lanjut Efril, sapaannya.

Untuk sekotr putra, Indonesia harus menubur impian mengawinkangelar. Petenis penuh kejutan, A Ma'ruf langkahnya terhenti di final setelah kalah dari Connor Heap, 4-6 dan 1-6. Padahal Ma'ruf memiliki impian mengawinkan gelar seperti yang pernah terjadi pada tahun 2005.

Dia mengakui langkahnya hingga partai final diluar dugaan. Ini mengingat statusnya sebagai petenis *wild card* yang mampu mmberi kejutan sepanjang turnamen. "Saya sendiri tidak menyangka bisa sejauh ini. Tidak ada impian sebelum turnamen berlangsung," ungkapnya. Terlebih dia kalah dari unggulan pertama asal Selandia Baru itu.

Terakhir Indonesia mengawinkan gelar pada hajatan serupa terjadi pada tahun 2005 di Lapangan Tenis Embong Sawo. Disektor tunggal putri, Lutfiana Arisbudi (Jawa Tengah) berhasil merebut gelar juara. Disusul Faisal Aidil (Kalimantan Timur) yang difinal mengalahkan petenis asal Jawa Barat, Agung Bagus Dewantoro.

Gelar juara ini kembali tidak berpihak kepada petenis Jatim. Satu-satunya harapan tuan rumah, M.Rizky Widhianto kembali gagal melangkah lebih jauh. Dia kandas ditangan petenis Kamboja, Samneang Long, 6-7, 6-4, dan 3-6.

Petenis Jatim terakhir yang meraih prestasi tinggi adalah Febri Joana yang juara edisi 2003 dinomor ganda putri. Sayang Febri mengundurkan diri selepas PON XVI/ 2004 di Sumatra Selatan, lantaran memilih pendidikan.

Widjojo Soejono Cup XXXIII ini merupakan ajang tahunan yang digelar sejak pertengahan 70-an. Dimana turnamen ini digelar pada saat Widjojo Soejono menjabat Pangdam V/ Brawijaya.

Turnamen junior ini awalnya hanya fokus bagi pembinaan level Jawa Timur. Penghujung 70-an turnamen ini ditingkatnya menjadi nasional dan pada 90-an naik menjadi turnamen internasional. Tetapi penyelenggaraan di era 70 hingga 80 an kerap terhenti lantaran seretnya anggaran.

Grade turnamen ini naik turun, seiring dengan fasilitas yang diberikan penyelenggara. Turnamen ini pernah mengggam grade 3 lantaran fasilitas dan peserta yang tampil memiliki ranking cukup tinggi. Bahkan petenis Australia Lleyton

Hewitt pernah dikalahkan petenis Jawa Timur, Bonit Wiryawan.

Tahun ini merupakan penyelenggaraan ke-32 sepanjang turnamen ini digelar. Total 200 petenis dari 35 negara ambil bagian pada turnamen yang digelar sepakan itu. Seperti turnamen tahun-tahun sebelumnya, ajang internasional hanya untuk Kelompok Umur (KU) 18 tahun.



Ilustrasi

Sedangkan untuk kejuaraan nasional melombakan KU-16, KU-14, KU-12, dan KU-10. Bagi petenis yang masih berusia dibawah 16 tahun, tetapi gagal melangkah ke babak kedua kategori internasoal, otomatis lolos ke babak utama turnamen KU-16 tahun.

Ketua Umum Pengprov Pelti Jawa Timur, Husein Latif mengungkapkan turnamen tahun ini memiliki kualitas

yang cukup baik. Dia menunjukkan daftar ranking peserta turnamen ini cukup tinggi.

"Peserta tahun ini ada yang memiliki ranking hingga 300-an. Ini menandakan turnamen ini menjadi daya tarik, dan bisa menaikkan kualitas,"sebut pria yang juga Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha, PT Pelabuhan Indonesia III.

Bahkan disektor putri, petenis tuan rumah Efriliya memiliki ranking tertinggi, 296 ITF. Dikelompok putra Yuya Ito (Jepang) memiliki ranking 309, disusul petenis Sulawesi Selatan, Nuradim Ramdhani dengan ranking 324 ITF.

Beberapa negara yang ambil bagian pada turnamen ini diantaranya, Jepang, Selandia Baru, India, Rusia, Inggris, Jerman, Spanyol, Belanda, Portugal, Latvia, Amerika Serikat, Kanada, Brasil, Dominika, Korea Selatan, China, Hongkong, Thailand, Malaysia, Filipina, Taiwan, Kamboja, Mesir, Pakistan, Singapura, Australia, dan tuan rumah Indonesia.

Husein Latif mengakui ajang ini diharapkan bisa memberi pengalaman penting bagi petenis Indonesia. Terutama petenis asal Jawa Timur yang belum banyak mengenyam turnamen internasional. "Kedepan kita akan terus tingkatkan kemampuan dan prestasi. Untuk tahun ini kita harapkan jam terbang perlu ditambah. Ini penting agar kemampuan dan mental kian terasah. Tutupnya. (*)

Ketua Umum Pengprov
Pelti Jawa Timur, Husein
Latif mengungkapkan
turnamen tahun ini
memiliki kualitas
yang cukup baik. Dia
menunjukkan daftar
ranking peserta turnamen
ini cukup tinggi.



Ilustrasi

Presiden SBY- Resmikan TPKB



Dalam rangka mendukung program Pemerintah RI terhadap proyek Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) di Kalimantan Selatan, PT Pelindo III (Persero) telah menyelesaikan pembangunan Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada hari Rabu, 23 Oktober 2013 lalu telah meresmikan beberapa proyek Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) di Banjarbaru -Kalimantan Selatan.

Dalam acara peresmian ini, PT Pelindo III sebagai salah satu pemilik proyek dari sembilan proyek peresmian, dengan obyek peresmian Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) Pelabuhan Trisakti, Banjarmasin, yang dibangun oleh PT Pelindo III dengan total proyek mencapai Rp. 375 miliar.

Peresmian ini merupakan implementasi konkret dari langkah awal untuk mendorong Indonesia menjadi negara maju yang diharapkan dapat masuk dalam 10 (sepuluh) negara besar di dunia pada tahun 2025 nantinya melalui pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan.

Dalam program MP3EI tersebut, Pelabuhan memegang peranan penting dalam aspek konektivitas dengan menekankan pembangunan yang terintegrasi antara sistem transportasi, logistik, serta komunikasi dan informasi untuk membuka akses daerah. Dalam menunjang program tersebut, beberapa proyek pembangunan untuk peningkatan infrastruktur pelabuhan.

Dalam penjelasan kepada Presiden RI mengenai proyek yang dilaksanakan PT Pelindo III oleh General Manager PT

visinya mamacu integrasi logistik nasional.

Beberapa proyek pembangunan infrastruktur telah dibangun di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin, diantaranya Perpanjangan dermaga petikemas sepanjang 265 meter x 36,5 meter dengan struktur beton, dengan nilai proyek mencapai Rp. 78,49 miliar.

Selanjutnya pembangunan lapangan penumpukan stockpile batubara seluas 1,9 Ha, dengan struktur fullplate concrete, dengan nilai proyek mencapai Rp. 43,15 miliar dan perpanjangan dermaga sepanjang 96 meter dan peningkatan container yard (CY) muat seluas 2 Ha, yang memakan biaya sekitar Rp. 54 miliar.

“Beberapa proyek investasi lain berupa infrastruktur dan suprastruktur Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB), diantaranya pengadaan alat angkut dan angkut petikemas seperti container crane (CC) dan rubber tyred gantry (RTG), dengan nilai total investasi mencapai 365 miliar”, tutur Toto.

Pembangunan proyek infrastruktur tersebut merupakan suatu kebutuhan yang mendesak bagi operasional pelabuhan guna menunjang pelayanan dalam melayani arus barang yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

Toto Heli Yanto, menuturkan bahwa perekonomian di Kalimantan Selatan sedang menggeliat, pertumbuhan arus barang yang melalui pelabuhan Banjarmasin menunjukkan peningkatan yang signifikan.

“Sebagai contoh pertumbuhan arus

petikemas, sejak tahun 2008 hingga 2012 arus petikemas yang melalui Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) telah mengalami meningkat signifikan, pada tahun 2008 arus selama setahun hanya tercatat 233.266 Boks, atau setara dengan 250.372 Teus sedangkan kini pada tahun 2012 selama setahun arus petikemas telah mencapai 384.323 Boks atau setara dengan 419.335 Teus, maka selama kurun waktu 4 tahun peningkatan arus trafik dalam boks tersebut mencapai 165% atau 167% dalam Teus dengan rata rata pertumbuhan per tahun mencapai $\pm 16\%$ ”, jelas Toto.

Pertumbuhan petikemas tersebut yang mendasari pengembangan infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan di Banjarmasin, bahkan sampai dengan triwulan III 2013 ini, arus petikemas di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) tercatat 287.503 Boks atau setara dengan 317.190 Teus”, pungkask Toto (Berlian).



Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin, Toto Heli Yanto menguraikan beberapa proyek pembangunan yang dipaparkan melalui sebuah maket proyek.

Toto Heli Yanto menjelaskan bahwa perkembangan pelayanan pelabuhan trisakti sebelumnya hanya dapat beroperasi selama 8 jam karena faktor kedalaman alur sungai Barito yang hanya mengandalkan pasang surut. Namun kini dengan adanya pemeliharaan alur Barito maka kapal dapat beroperasi keluar dan masuk pelabuhan selama 24 jam nonstop. Hal tak lepas adanya sinergi antara PT Pelindo III dengan Pemerintah Daerah Kalimantan Selatan yang membentuk anak perusahaan untuk pengelola alur sungai Barito yang kedalamannya terbatas.

Toto Heli Yanto lebih lanjut merinci, keseluruhan proyek yang dibangun Pelindo III merupakan proyek vital dari perusahaan dalam rangka mendukung



Agar Pelanggan Puas Pelindo III Bikin Survey

Dalam upaya meningkatkan mutu pelayanan jasa kepelabuhanan serta untuk lebih dekat dan mempererat hubungan dengan para pengguna jasa, Pelindo III setiap tahunnya melakukan Survey Kepuasan Pelanggan. Untuk tahun 2013 ini sudah dimulai awal bulan Oktober 2013, dengan target objek survey adalah 2.837 responden dengan menysasar di 17 cabang pelabuhan dibawah pengelolaan Pelindo III yang tersebar di 7 propinsi.

Tujuan diadakannya survey kepuasan pelanggan adalah untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan pelanggan terhadap layanan jasa kepelabuhanan dengan cara membandingkan antara tingkat harapan pelanggan (ekspektasi) dengan persepsi pelanggan terhadap pelayanan jasa kepelabuhanan Pelindo III meliputi kecepatan pelayanan, kelancaran, ketepatan, keramahan, ketertiban dan keamanan untuk jenis jasa pelayanan barang, kapal, terminal penumpang, pelayanan peti kemas, dan lainnya.

Hasil yang diharapkan dari survey yang dilakukan setiap tahun adalah sebagai bahan evaluasi pelayanan / kinerja pelayanan kepada pelanggan. Selain itu, hasilnya dapat digunakan Pelindo III untuk meningkatkan mutu pelayanan serta mengikuti perkembangan permasalahan dan keinginan dari para pengguna jasa.

Metode survey dilakukan secara tertutup dengan menyajikan dua bentuk pertanyaan, yakni pertanyaan tertutup guna mengukur tingkat kepuasan pelanggan dan pertanyaan terbuka yang menanyakan segala keluhan, pendapat dan masukan pelanggan terhadap segala pelayanan jasa Pelindo III hingga fasilitas dan infrastruktur disekitar pelabuhan.

Untuk menjamin akurasi data survey, penilaian dilakukan oleh surveyor independen guna memastikan validitas dan independensi data. Kali ini Pelindo III menggandeng PT Enciety Binakarya Cemerlang sebagai konsultan pelaksana. Senior Manajer Manajemen Risiko dan Mutu Heskiel Sasiang, menjelaskan bahwa kegiatan ini dilaksanakan

di seluruh Cabang Pelabuhan yang berada di wilayah pengelolaan PT Pelindo III yang nantinya hasil akhir tersebut akan ditindaklanjuti dengan peningkatan kinerja dan kebijakan manajemen yang memenuhi harapan stakeholder perusahaan, guna wujudkan misi perusahaan "Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten".

Hasil survey 2012

Hasil survey kepuasan pelanggan pada tahun 2012 diperoleh skor 3,42 dengan GAP antara kepuasan dan harapan sebesar -050, dan indeks kepuasan pelanggan / Customer Service (CS) Indeks sebesar 87,15 masuk dalam kategori "Puas". Dari seluruh pelayanan kepelabuhanan yang ada di Pelindo III, pelanggan vendor yang memperoleh nilai paling besar dari sisi skor 3,91 dalam kategori puas.

Dalam pelayanan jasa kapal di 16 cabang pelabuhan yang dikelola Pelindo III rata-rata menyatakan puas, satu cabang mendapat penilaian cukup puas yaitu cabang Maumere dan untuk cabang yang mendapat penilaian sangat puas adalah Pelabuhan Cabang Lembar di NTB. Untuk pelayanan barang, ada sembilan cabang (Tanjung Emas Semarang, Tanjung Wangi, Probolinggo, Banjarmasin, Sampit, Kumai, Benoa, Bima, dan Celukan Bawang) mendapat nilai CS Indeks dengan kategori cukup puas. Sedangkan 7 cabang pelabuhan (Tanjung Perak Surabaya, Tanjung Intan, Gresik, Kotabaru, Lembar, Kupang, dan Maumere) mendapat nilai CS Indeks dengan kategori puas.

Pelayanan bongkar muat ada empat cabang pelabuhan (TPKS, Tanjung Emas, Banjarmasin, dan Bima) masuk dalam kategori cukup puas, dan tujuh cabang pelabuhan (Tanjung Perak, Tanjung Intan, Gresik, Sampit, Lembar, Kupang, dan Maumere) mendapat nilai kategori puas.

Layanan terminal penumpang sendiri pada lima cabang pelabuhan (Tanjung Emas, Gresik, Banjarmasin, Kumai, dan Lembar) masuk kategori puas, dan lima cabang pelabuhan (Tanjung Perak, Kotabaru, Sampit, Kupang, Benoa, Bima, dan Maumere) mendapat CS Indeks dengan kategori sangat puas.

Tindak lanjut hasil survey 2012

Sebagai tindak lanjut hasil survey tersebut, telah dilakukan upaya peningkatan pelayanan prima di semua pelabuhan serta perbaikan fasilitas dan infrastruktur. Seperti di beberapa cabang, Pelindo III telah menambah beberapa alat bongkar muat baru seperti Harbour Mobile Crane (HMC) di Pelabuhan Tanjung Perak, perbaikan hingga penambahan dermaga, pengaspalan jalan-jalan dilingkungan kerja Pelabuhan, penambahan lampu penerangan, dll.

Dari sisi Sumber Daya Manusia (SDM), salah satu aspek yang sangat berperan penting, Pelindo III telah secara simultan mengadakan berbagai pendidikan, pelatihan singkat dan sertifikasi keahlian khusus demi memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa. Tidak hanya pelatihan dalam negeri melainkan pelatihan luar negeri dan studi banding ke pelabuhan di luar negeri juga dilakukan oleh manajemen Pelindo III.

Namun begitu diakui juga oleh Djiwandoro, Asisten Senior Manager Manajemen Mutu dan K3L bahwa kenyataannya di lapangan masih ditemui pada beberapa bagian yang belum selesai pembenahannya. Hal itu disebabkan bukan karena pihak Pelindo III tidak mengindahkan hasil survey kepuasan pelanggan tetapi itu semata masih dalam proses perbaikan atau bahkan masih administrasi. Perlu diketahui bahwa Pelindo III adalah BUMN yang tak lepas dari birokrasi karena aturan prosedural. Tetapi pihak manajemen berusaha untuk secepatnya menindaklanjuti dari hasil survey setiap tahunnya demi memenuhi ekspektasi pengguna jasa setia Pelindo III.

Proses Survey

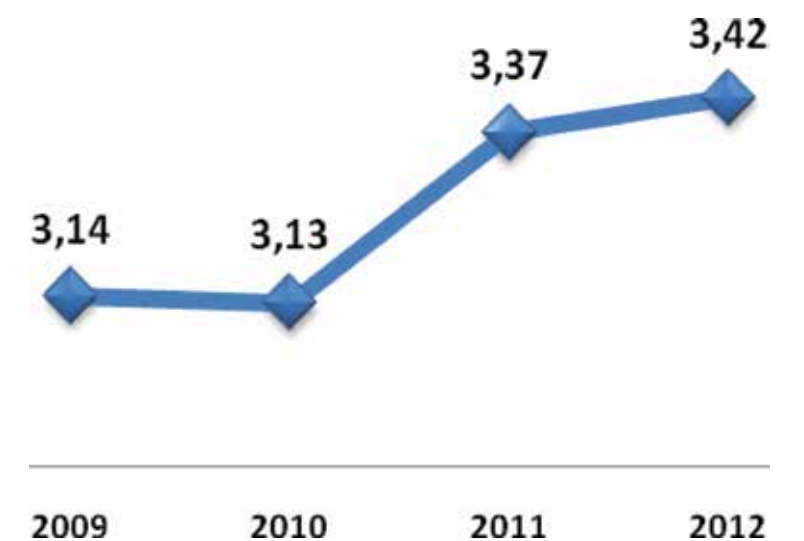
Survey kepuasan pelanggan dilakukan dengan mengundang para pengguna jasa. Sebelum pengisian survey, responden dari pengguna jasa diberikan pengarahan tentang maksud dan tujuan diadakannya survey dan cara pengisian pertanyaan survey tersebut. Hal ini dimaksudkan agar responden memahami dan dapat mengisi dengan lebih obyektif tentang kondisi pelayanan di wilayahnya.

Pengarahan disampaikan oleh pihak surveyor dan saat proses survey berjalan, tidak satupun pegawai Pelindo III diperkenankan berada di sekitar lokasi semata untuk memberikan keleluasaan responden untuk mengisi kuesioner dan memberikan pernyataan langsung kepada surveyor.

Aspek yang disurvei adalah pelayanan masing masing divisi perusahaan terhadap pelanggan mulai dari kepuasan pelanggan terhadap keramahan pegawai, hingga sistem prosedur. Seluruh pegawai mulai petugas pelayanan PPSA hingga tenaga Pandu kapal pun tak luput dari penilaian.

Secara keseluruhan, persentase Kepuasan Pelanggan (Overall Satisfaction) tahun 2012 telah meningkat menjadi 3,42 yang sebelumnya 3,37 di tahun 2011.

Hasil Survey 4 Tahun Terakhir



Olahraga & Wisata Selam: Sambil Menyelam “Mengintip” Masa Silam

Selain merupakan bentuk olahraga, snorkling dapat menjadi wahana melacak sejarah. Juga untuk mencari harta karun

Ilustrasi

PERAIRAN Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua) dan juga Mentawai (Sumatera Barat) hanya merupakan sekian dari banyak obyek wisata bawah air yang menjadi unggulan Indonesia. Obyek wisata tersebut banyak dikunjungi oleh wisatawan mancanegara (wisman) maupun wisatawan domestik (wisdom) dengan minat khusus. Utamanya mereka yang berminat melihat ekologi bawah air dan terumbu karangnya. Lain lagi bagi mereka yang melakukan penyelaman di perairan Pulau Menjangan (Kabupaten Buleleng, Bali) maupun kawasan Nusa Penida (Kabupaten Klungkung, Bali) yang kebanyakan merupakan pengagum keanekaragaman hayati yang ada di perairan tersebut.

Pada awal tahun 80-an, masyarakat setempat sempat dikejutkan dengan adanya kegiatan penyelaman di lepas pantai Tuban, Jawa Timur maupun Cirebon Jawa Barat. Baru beberapa bulan kemudian diketahui, aktifitas tersebut merupakan usaha untuk mencari sisa “harta karun” berupa keramik, emas dan pernik-pernik berharga lainnya yang terapat pada sisa armada China yang tenggelam di perairan utara Pulau Jawa.

Keberadaan harta karun di sisa bangkai kapal seperti itu, merupakan hal biasa, seperti terjadi di Teluk Maxico yang banyak menyimpan bangkai kapal asal Spanyol atau di perairan teluk Sydney yang masih menyimpan bangkai kapal asal Inggris. Pada umumnya penyelaman mencari “harta karun” seperti itu berlangsung di perairan yang dangkal, paling jauh 50-100 meter dari garis pantai. Tetapi untuk kasus reruntuhan kapal **Titanic**, penyelaman di kedindingan laut utara bisa sampai pada kedalaman lebih dari 100 meter di bawah permukaan air. Sebab selain mengejar harta peninggalan kapal legendaris itu, juga ada upaya mengungkap sejarah yang sebagian masih gelap.

Batu Berlembihan

Pada mulanya, pantai Tulamben di Kecamatan Buku. Kabupaten Karangasem, hanya dikenal sebagai Bandar kecil tempat persinggahan nelayan yang memerlukan air bersih. Lokasinya di Tanjung Muntik, tepat berada di sebelah timur Gunung Agung. Seperti kebanyakan kawasan bagian utara Karangasem mulai dari Tianyar sampai ke Culik, kondisi lahannya merupakan tanah tadah hujan, hingga secara bergurau sering disebut sebagai bukan lahan tanah berbatu-batu, tetapi lahan batu bertanah-tanah.

Disebut dengan nama Tulamben, karena bersal dari sebutan *batu lambih* yang berarti batu yang berlembihan. Kata itu kemudian *bermutatis* menjadi (ba)Tulambi(an), untuk kemudian menjadi sebutan tetap Tulamben.

Asal usul batu yang menghampar mulai dari lereng Abang, Ikewat Dukuh dan Batudawa (yang berarti batu panjang) hingga Tulamben terus ke dasar laut, berasal dari erupsi Gunung Agung yang pada setiap kali meletus selalu “mengirim” bebatuan ke bawah lewat Tukad Daya yang mengalir ke Tanjung Takurenan. Tetapi karena sisi timur sungai ini lebih rendah, maka sebagian bebatuan tersebut meluap menuju daerah pantai timur laut Bali. Perilaku erupsi ini yang banyak kali menyelamatkan kawasan Besakih sebagai kompleks pura induk bagi masyarakat Hindu di Bali yang berada di bagian barat Gunung Agung.

Berkat adanya Tukad Nyuling, maka kota Amlapura sebagai ibukota kabupaten Karangasem yang berada di sebelah tenggara Gunung Agung, banyak terhindar dari amukan dahsyat gunung setinggi 3.142 meter di atas permukaan laut (DAPL) itu. Pada letusan dahsyat

terakhir yang terjadi pada tahun 1963, bagian selatan maupun utara kabupaten paling timur di Pulau Bali ini mengalami kerusakan cukup parah, termasuk kerusakan parah di Pura Besakih, tetapi kota Amlapura sendiri justru tak mengalami kerusakan yang berarti.

Kasus USS Liberty

Letusan Gunung Agung tahun 1963 juga memunculkan berbagai fenomena yang unik. Selain berbagai peninggalan masa lalu di Besakih dan Tenganan yang selamat, di pantai Tulamben juga muncul bangkai kapal **USS Liberty**, yang merupakan kapal pengangkut pasukan milik sekutu yang pada tahun 1942 tenggelam di Selat Lombok, disebabkan oleh tejanan torpedo kapal selam Jepang.

Sebagai akibat dari *fragmentasi* dasar laut Selat Lombok, maka bangkai kapal yang sudah tertanam pada kedalaman lebih dari 45 meter selama lebih dari 20 tahun itu terlepas dari “ikatan”, dan terbuncang untuk kemudian larat menuju arah barat dan berhenti di depan pantai Tulamben.

Kedudukan baru **USS Liberty** sejak tahun 1963, berada pada jarak terdekat 25 meter dari garis pantai ketika surut. Bagian lunas terbawah bangkai kapal tersebut berada pada kedalaman sekitar 30 meter pada saat pasang air tertinggi, sedangkan titik tertinggi berada pada sekitar kedalaman 5 meter saat air surut.

Untuk sekedar informasi, di dalam sejarah maritime internasional juga dikenal kasus “*Insiden Liberty*”, sebagai catatan sejarah hitam perang teluk yang dilancarkan selama enam hari oleh Israel. Hal itu terjadi pada 6 Juni 1967 ketika Israel menyerang negara-negara Arab, dan menenggelamkan kapal riset **USN Liberty** milik Angkatan Laut Amerika Serikat yang sedang melintas pada jarak 25 Nautical Mille sebelah utara pantai Mesir. Kapal **USN Liberty** yang tak ada hubungannya dengan **USS Liberty** diserang oleh armada udara Israel hingga tenggelam dan menewaskan 34 orang yang terdiri dari pekerja ilmiah, anak buah kapal dan dua orang anggota mariner AS yang bertugas melakukan pengawasan di kapal.

Wisata Alam

Keberadaan bangkai **USS Liberty** di pantai Tulamben, dapat disebut menjadi berkah bagi penduduk desa kecil itu. Sebab dengan adanya bangkai kapal tersebut, maka Tulamben menjadi salah satu tujuan wisata bawah air di pantai utara Pulau Bali. Ia melengkapi unikum yang dikejar oleh penghobi petualangan selam baik untuk tujuan wisata maupun penyelidikan benda dan obyek sejarah masa lalu yang berada di lokasi tersebut. Oleh para wisman, wisata selam di Tulamben yang berada di bagian timur Pulau Dewata dinilai merupakan obyek pelengkap bagi para peselam, setelah di titik barat dipuaskan menyelam di Pulau Menjangan di Kabupaten Buleleng, dan di tengah bisa menikmati ketenangan pantai Lovina yang setiap pagi dikunjungi kawanan ikan lumba-lumba.

Dalam wisata selam di Tulamben, dapat dikunjungi bangkai kapal **USS Liberty** yang ruang dalamnya telah kosong dan lebih banyak menjadi terumbu karang hunian berbagai jenis ikan, termasuk jenis ikan *mola-mola*, *hiu paus* dan *hiu sirip*. Tiga jenis satwa laut ini meruakan jenis pemangsa, hingga banyak dihindari oleh penyelam. Menurut para peselam kawakan, kalau sedang menyelam dan terpaksa berjumpa dengan tiga jenis ikan tersebut, lebih baik jangan melakukan gerakan berlebihan yang dapat menarik perhatian mereka. Disarankan untuk memilih berlindung pada cerukan yang tak bisa terjangkau oleh ketiga pemangsa tersebut, sambil tetap waspada dan bersiaga dengan pisau yang biasa dibawa untuk menjaga diri.

Guna melengkapi petualangan wisata alam di lereng timur Gunung Agung, bisa dicoba melakukan *rafting* di Songan yang berada di sisi utara Danau Batur. Atau juga dapat melakukan kunjungan ke pemukiman masyarakat Bali Kuno di Trunyan yang berada di Kabupaten Bangli.

Bagi Anda yang sering berkunjung ke Bali, mungkin Kuta, Nusa Dua, Jimbaran atau bahkan dreamland sudah agak membosankan karena terlalu ramai. Cobalah ke Pantai Amed atau ke Tulamben yang bisa ditempuh dari Denpasar kurang lebih 3 jam perjalanan dengan mobil. Keletihan Anda selama perjalanan, dijamin segera hilang begitu

melihat ‘wajah’ Pantai Amed. Ombaknya besar, bagus sekali untuk ‘angle’ foto.

Musim paling ideal untuk berkunjung ke Tulamben adalah pada bulan-bulan Oktober dan Nopember setiap tahun. Pada high session, kegiatan menyelam untuk “mengintip” masa lalu sejarah Perang Dunia II, diperkirakan terdapat sekitar 100 orang yang melakukan kegiatan menyelam di pantai Tulamben. Bagi wisatawan mandiri yang bermaksud mengunjungi Tulamben, dapat dengan cara menyewa kendaraan jenis off road dengan tarif sekitar Rp.400.000 per hari, atau naik kendaraan umum jenis bis rute Amlapura-Culik-Tulamben-Kubu-Tianyar dengan tarif Rp.30.000 per penumpang, sama dengan tarif angkutan pedesaan, terapi rutenya lebih panjang karena harus lewat jalur melalui Ujung-Seraya-Amed-Culik dan di sini harus berganti dengan bis antar kota dalam provinsi seperti disebutkan di atas.

Bagi mereka yang berniat bermalam di lokasi obyek wisata, terdapat rumah-rumah penduduk yang menyediakan kamar untuk disewa bagi wisatawan dengan tarif Rp.100.000 per malam untuk kamar yang dapat dihuni oleh 3 orang. Bagi penggemar kuliner berbasis ikan laut, bisa dibeli dengan harga cukup murah di banyak tempat sepanjang jalan desa Tulamben. Yang mungkin bisa menjadi masalah bagi wisman, adalah faktor kurang tersedianya *rest room* yang memenuhi standar. (Nilam)



Ilustrasi

Sholat Idul Adha di halaman kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak

Sambut Idul Adha 1434 H Pelindo III **Salurkan** Ratusan Hewan Kurban

Sebagai bentuk keikhlasan dan kepedulian terhadap masyarakat sekitar yang kurang mampu, pada Idul Adha 1434 H ini, Pelindo III menyalurkan ratusan hewan kurban. Berikut laporannya dari beberapa tempat.

Tanjung Perak Surabaya

Sebanyak 116 hewan kurban yang terdiri atas sapi dan kambing disalurkan ke masyarakat, tenaga kerja bongkar muat, pasukan kuning, para ta'mir masjid/mushola, yayasan/lembaga serta panti asuhan yang tersebar di Surabaya dan sekitarnya.

"Ratusan hewan kurban tersebut berasal dari keluarga besar karyawan Kantor Pusat PT Pelindo III dan Pelindo III Cabang Tanjung Perak, anak perusahaan PT Pelindo III serta mitra kerja PT Pelindo III yang mempercayakan penyaluran hewan kurban melalui Pelindo III," Ketua Takmir Masjid Baitul Hakam Pelabuhan Tanjung Perak Sudarman.

Hewan-hewan kurban tersebut, lanjut dia, disalurkan kepada masyarakat yang lemah secara ekonomi di beberapa tempat dalam bentuk daging yang dibagikan secara langsung perorangan, seperti masyarakat dhuafa dan kurang mampu serta para pasukan kuning dan tenaga kerja bongkar muat di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Selain dibagikan dalam bentuk daging, juga dibagikan dalam bentuk hewan hidup yang diserahkan kepada yayasan/lembaga/panitia/ta'mir masjid/mushola sesuai

dengan kriteria tertentu dan survey yang telah dilakukan oleh panitia sebelumnya.

"Kepanitian pengumpulan, penyembelihan dan penyaluran hewan kurban seperti tahun sebelumnya diserahkan kepada Ta'mir Masjid Baitul Hakam, panitia ini yang melakukan survey terlebih dahulu sebelum memberikan hewan kurban," ucapnya.

Kegiatan pembagian hewan kurban tersebut, kata Sudarman sudah rutin dilakukan setiap tahunnya. Dari 35 ekor hewan kurban sapi, sebagian disembelih pasca Sholat Ied Selasa, 15 Oktober 2013, yang selanjutnya akan dibagi dalam bentuk daging untuk dibagikan langsung kepada masyarakat, sedangkan hewan kurban sapi hidup diserahkan kepada yayasan/lembaga/panitia/ta'mir masjid/mushola.

Selanjutnya dari 81 ekor kambing kurban, yang disembelih hanya sebagian kecil saja, sedangkan sisanya dibagikan dalam keadaan hewan hidup.

Dalam pelaksanaan kegiatan kurban tersebut, lanjut Sudarman, PT Pelindo III sebagaimana tahun sebelumnya bekerja sama dengan Ta'mir Masjid Baitul Hakam Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam penyembelihan dan penyalurannya sehingga diharapkan dalam penyalurannya dapat tepat sasaran dan menyentuh kepada seluruh lapisan masyarakat.

Tanjung Emas Semarang

Bertempat di halaman parkir belakang kantor PT Pelindo III cabang Tanjung Emas Pelindo III Cabang Tanjung Emas membagikan hewan kurban untuk menyambut Hari Raya Idul Adha 1434. Kegiatan ini dilakukan sebagai bentuk kepedulian dan tanggung jawab sosial perusahaan terhadap warga sekitar.

Sejumlah 46 kambing dibagikan langsung oleh Pelindo III Cabang Tanjung Emas pada tanggal 10 Oktober lalu. Rencananya Pelindo Tanjung Emas juga akan membagikan 3 ekor sapi pada saat Hari Raya Idul Adha yang jatuh pada tanggal 15 Oktober.

Puluhan hewan kurban ini telah diserahkan kepada perwakilan beberapa masjid dengan penyerahan secara simbolis, di Kantor Pelindo III Cabang Tanjung Emas. Bukan kali ini saja, setiap tahun Cabang Pelabuhan Tanjung Emas juga ikut menyalurkan bantuan berupa puluhan kambing dan sapi untuk perayaan Idul Kurban.

Menurut Mohammad Syafiudin selaku Manager SDM & Umum, mewakili General Manager Cabang Pelabuhan Tanjung Emas, pihaknya membagikan kurban ke masjid-masjid untuk warga kurang mampu yang ada di sekitar pelabuhan. "Jangan dilihat dari besar atau kecilnya kambing yang didapat, melainkan niat dari perusahaan untuk berbagi ke warga sekitar, terutama dalam perayaan hari raya kurban, Idul Adha 1434 H yang jatuh pada hari Selasa, 15 Oktober 2013."

Hewan kurban yang diberikan ini tentunya adalah hewan-hewan kurban pilihan yang sehat dan tidak cacat. Tentunya berjenis kelamin laki-laki atau jantan. "Kami berharap apa yang kami berikan ini, dapat bermanfaat bagi masyarakat sekitar," tambah pria yang akrab dipanggil Syafiudin ini.

Banjarmasin Kalimantan Selatan

Memperingati Idul Adha 1434 H yang jatuh pada tanggal 15 Oktober 2013, Pelindo III Cabang Banjarmasin salurkan hewan kurban untuk masyarakat sekitar. Sebanyak 9 Ekor Sapi dan 18 Ekor Kambing disalurkan kepada masyarakat yang membutuhkan yang diserahkan secara simbolis oleh PLH General Manager. Gusti Chaeruddin pada 11 Oktober lalu di Kantor PT Pelindo III kepada masyarakat sekitar.

Gusti Chaeruddin, selaku Plh. General Manager menyatakan, "penyerahan ini merupakan wujud kepedulian kami kepada lingkungan sekitar. Ini bukti kontribusi kami bahwa keberadaan kami disini mampu memberikan kontribusi secara sosial kepada



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (kanan) saat menyerahkan bantuan hewan kurban kepada panitia Idul Adha Pelabuhan Tanjung Perak

masyarakat".

Adapun penerima bantuan hewan kurban ini adalah masjid, masyarakat dan organisasi terkait masyarakat yang terletak di sekitar lingkungan pelabuhan. Untuk tahun ini hewan kurban yang disalurkan yang dibagikan lebih banyak dibandingkan tahun sebelumnya dimana tahun lalu kami menyalurkan 7 ekor sapi dan 14 ekor kambing. ditahun ini pembagian binatang kurban kita berikan sedikit nuansa baru, khusus area sekitar pelabuhan kita utamakan untuk mendapatkan sapi jadi warga yang lebih dekat mendapat prioritas dalam pembagian kurban ini. Selain warga sekitar kami juga mengalokasikan hewan

kurban khusus untuk tenaga cleaning service, dan tenaga kontrak yang bekerja di lingkungan pelabuhan sehingga mereka bisa ikut merayakan di hari raya kurban ini. Tambah gusti.

Annang cahyadi, Asman Hukum Dan Pengamanan menambahkan bahwa apa yang dilakukan manajemen PT Pelindo ini dimaksudkan untuk membagi kebahagiaan kepada orang terdekat kami. Di perayaan kami berharap agar masing masing pihak dapat memaknai perayaan ini sebagai sarana untuk peningkatan rasa berbagi di antara sesama.

Jika bicara arti kurban, dalam bahasa Arab disebut dengan qurbah yang berarti mendekatkan diri kepada Allah. Dalam ritual Idul Adha itu terdapat apa yang biasa disebut udhhiyah (penyembelihan hewan kurban). Pada hari itu kita menyembelih hewan tertentu, seperti domba, sapi, atau kerbau, guna memenuhi panggilan Tuhan. Idul Adha juga merupakan refleksi atas catatan sejarah perjalanan kebajikan manusia masa lampau, untuk mengenang perjuangan monoteistik dan humanistik yang ditorehkan Nabi Ibrahim. Idul Adha bermakna keteladanan Ibrahim yang mampu mentransformasi pesan keagamaan ke aksi nyata perjuangan kemanusiaan. "Secara realitas pelaksanaan kurban yang dilakukan PT Pelindo ini dapat meningkatkan semangat perusahaan untuk terus memberikan kontribusi dan pelayanan terbaik bagi masyarakat kalimantan selatan", tambah Annang.

Untuk teknis pembagian hewan kurban kita terapkan sistem kupon. Sebelumnya masing masing hewan kurban ditandai dengan nomor. Para penerima diharapkan untuk mengambil nomor, nomor yang diambil itulah hewan kurban yang akan dibawa pulang untuk disembelih pada Idul Adha.

Bambang Hirawan, salah seorang penerima bantuan hewan kurban mengucapkan terimakasih kepada manajemen PT Pelindo atas bantuan yang disalurkan. Saya mewakili warga komplek lumba lumba berharap agar kinerja perusahaan dapat meningkat sehingga penyerahan ini dapat terus dilanjutkan pada tahun tahun yang akan datang bisa ditingkatkan. (Jamrud)

Hari Diabetes Se Dunia

Ilustrasi

Sejak 1991, International Diabetes Federation (IDF) dan World Health Organization (WHO) telah menetapkan tanggal 14 Nopember sebagai Hari Diabetes. Pada tahun 2007, hari diabetes ini resmi sebagai hari sedunia dalam agenda PBB.

Mungkin hanya sedikit orang yang mengetahui bahwa tanggal 14 November merupakan Hari Diabetes Sedunia. Tanggal ini dipilih untuk memperingati hari kelahiran dokter Frederick Banting, salah seorang penemu Insulin yang telah menyelamatkan hidup jutaan penderita diabetes di seluruh dunia.

Selama lebih dari 80 tahun dunia kedokteran meyakini bahwa penyebab dari diabetes adalah akibat kegagalan kerja pankreas. Organ penting yang terletak di rongga perut di bawah lambung tersebut menghasilkan beberapa zat kimia yang dibutuhkan tubuh untuk mengekstrasikan energi dan zat makanan dari makanan. Banyak yang meyakini, kegagalan kerja dari pankreas tersebut menyebabkan insulin tidak dihasilkan, dan hal ini yang menyebabkan timbulnya diabetes. Sebab itu setelah insulin ditemukan, penderita diabetes selalu mendapatkan suntikan insulin.

Walaupun penemuan insulin telah membebaskan penderita diabetes dari kekhawatiran mati mendadak oleh sebab timbulnya koma, namun masih banyak komplikasi kesehatan lainnya yang mengancam penderita. Komplikasi tersebut meliputi mata yang dapat menjadi buta, timbulnya gangrene (pembusukan) sampai kepada penyakit jantung yang gawat. Dengan demikian, walaupun insulin secara teori dibutuhkan, ternyata penderita yang mendapatkan pengobatan tersebut berada jauh dari keadaan sehat.

Diabetes telah disebabkan bukan akibat ketidak hadirannya insulin, tetapi akibat berkurangnya kerja dari insulin yang disebabkan oleh kehadiran lemak tersebut. Jadi, bila kadar lemak diturunkan dengan segala macam cara, melalui makanan dan obat, kepekaan insulin akan bertambah, yang

akan mengurangi penderitaan diabetes. Penemuan yang baru ini telah mulai banyak dipublikasikan pada awal 1970-an. Sejak itu, banyak pengobatan diabetes dibuat dengan memberikan makanan yang mengandung kadar lemak yang rendah.

Penyebab dan Solusi

Beberapa makanan dan minuman ditengarai menjadi penyebab diabetes. Minum teh manis terlalu sering, diantaranya. Tingginya asupan gula dalam teh menyebabkan kadar gula darah melonjak tinggi. Belum risiko kelebihan kalori. Segelas teh manis kira-kira mengandung 250-300 kalori (tergantung kepekatan). Kebutuhan kalori wanita dewasa rata-rata adalah 1.900 kalori per hari (tergantung aktivitas). Dari teh manis saja kita sudah dapat 1.000-1.200 kalori. Belum ditambah tiga kali makan nasi beserta lauk pauk. Patut diduga kalau setiap hari kita kelebihan kalori. Ujungnya: obesitas dan diabetes. *Air putih, teh tanpa gula, atau batasi konsumsi gula tidak lebih dari dua sendok teh sehari menjadi solusi pemecahannya.*

Makan gorengan satu potong, pasti kurang ya. Padahal gorengan adalah salah satu faktor risiko tinggi pemicu penyakit degeneratif, seperti kardiovaskular, diabetes melitus, dan stroke. Penyebab utama penyakit kardiovaskular (PKV) adalah adanya penyumbatan pembuluh darah koroner, dengan salah satu faktor risiko utamanya adalah dislipidemia. Dislipidemia adalah kelainan metabolisme lipid yang ditandai dengan peningkatan kadar kolesterol total, LDL (kolesterol jahat) dan trigliserida, serta penurunan kadar HDL (kolesterol baik) dalam darah. Meningkatnya proporsi dislipidemia di masyarakat disebabkan kebiasaan mengonsumsi berbagai makanan rendah serat dan tinggi lemak, termasuk gorengan.

Coba ganti dengan mengonsumsi kacang-kacangan (kecuali kacang mente) atau buah-buahan.

Membatasi makan siang atau malam dianggap bisa menghindarkan diri dari obesitas dan diabetes. Karena belum kenyang, perut diisi dengan sepotong atau dua potong camilan seperti biskuit dan keripik kentang. Padahal, biskuit, keripik kentang, dan kue-kue manis lainnya mengandung hidrat arang tinggi tanpa kandungan serat pangan yang memadai. Semua makanan itu digolongkan dalam makanan dengan glikemik indeks tinggi. Sementara itu, gula dan tepung yang terkandung di dalamnya mempunyai peranan dalam menaikkan kadar gula dalam darah.

Kurang tidur juga menjadi salah satu penyebab diabetes. Jika kualitas tidur tidak didapat, metabolisme jadi terganggu. Hasil riset para ahli dari University of Chicago mengungkapkan, kurang tidur selama 3 hari mengakibatkan kemampuan tubuh memproses glukosa menurun drastis. Artinya, risiko diabetes meningkat. Kurang tidur juga dapat merangsang sejenis hormon dalam darah yang memicu nafsu makan. Didorong rasa lapar, penderita gangguan tidur terpicu menyantap makanan berkalori tinggi yang membuat kadar gula darah naik.

Badan Kesehatan Dunia (WHO) mengatakan, kasus diabetes di negara-negara Asia akan naik hingga 90 persen dalam 20 tahun ke depan. "Dalam 10 tahun belakangan, jumlah penderita diabetes di Hanoi, Vietnam, berlipat ganda. Sebabnya? Di kota ini, masyarakatnya lebih memilih naik motor dibanding bersepeda," kata Dr Gauden Galea, Penasihat WHO untuk Penyakit Tidak Menular di Kawasan Pasifik Barat. Kesimpulannya, mereka yang sedikit aktivitas fisik memiliki risiko obesitas lebih tinggi dibanding mereka yang rajin bersepeda, jalan kaki, atau aktivitas lainnya.

Stres sama seperti banjir, harus dialirkan agar tidak terjadi banjir besar. Saat stres datang, tubuh akan meningkatkan produksi hormon epinephrine dan kortisol supaya gula darah naik dan ada cadangan energi untuk beraktivitas. Tubuh kita memang dirancang sedemikian rupa untuk maksud yang baik. Namun, kalau gula

darah terus dipicu tinggi karena stres berkepanjangan tanpa jalan keluar, sama saja dengan bunuh diri pelan-pelan.

Pembunuh nomor satu di dunia yaitu rokok, juga menjadi penyebab diabetes. Sebuah penelitian di Amerika yang melibatkan 4.572 relawan pria dan wanita menemukan bahwa risiko perokok aktif terhadap diabetes naik sebesar 22 persen. Disebutkan pula bahwa naiknya risiko tidak cuma disebabkan oleh rokok, tetapi kombinasi berbagai gaya hidup tidak sehat, seperti pola makan dan olahraga. Gantilah dengan mengunyah permen bebas gula atau mengikuti hipnoterapi.

Wanita yang mengikuti program KB dengan pil kontrasepsi juga beresiko terkena diabetes. Kebanyakan pil kontrasepsi terbuat dari kombinasi hormon estrogen dan progestin, atau progestin saja. Pil kombinasi sering menyebabkan perubahan kadar gula darah. Menurut dr Dyah Purnamasari S, Sp PD, dari Divisi Metabolik Endokrinologi RSCM, kerja hormon pil kontrasepsi berlawanan dengan kerja insulin. Karena kerja insulin dilawan, pankreas dipaksa bekerja lebih keras untuk memproduksi insulin. Jika terlalu lama dibiarkan, pankreas menjadi letih dan tidak berfungsi dengan baik. Carilah metode kontrasepsi yang lain dengan berkonsultasi pada dokter Anda.

Bila Anda suka minum minuman bersoda, berarti risiko terkena diabetes akan lebih meningkat. Dari penelitian yang dilakukan oleh The Nurses' Health Study II terhadap 51.603 wanita usia 22-44 tahun, ditemukan bahwa peningkatan konsumsi minuman bersoda membuat berat badan dan risiko diabetes melambung tinggi. Para peneliti mengatakan, kenaikan risiko itu terjadi karena kandungan pemanis yang ada dalam minuman bersoda. Selain itu, asupan kalori cair tidak membuat kita kenyang sehingga terdorong untuk minum lebih banyak. Coba jus buah tanpa gula yang lebih sehat bagi tubuh Anda.

Cara Bijak

Untuk meminimalkan risiko terkena diabetes, banyak orang yang mengurangi konsumsi nasi putih pada menu makan sehari-hari. Seperti diketahui, makan nasi putih bisa meningkatkan risiko

diabetes tipe 2. Hasil ini didapatkan dari review melalui empat penelitian yang melibatkan 350 ribu orang responden. Empat penelitian ini dilakukan di Cina, Jepang serta Amerika Serikat dan Australia.

Dari hasil penelitian, orang Asia cenderung memiliki asupan yang jauh lebih tinggi daripada makanan orang Barat, rata-rata 3-4 porsi sehari dibandingkan dengan satu atau dua porsi per minggu. Orang-orang Asia yang banyak makan nasi ini, menurut penelitiannya, Dr Qi Sun, dari Harvard School of Public Health, Boston, AS, juga memiliki risiko lebih besar terkena diabetes tipe 2.

Mengapa nasi putih bisa lebih meningkatkan risiko diabetes tipe 2? Karena efek nasi putih pada kadar gula darah, yaitu pada indeks glikemik (GI), relatif tinggi. Indeks glikemik inilah yang mengukur seberapa cepat glukosa dilepaskan ke dalam aliran darah setelah makan.

Makanan GI rendah seperti beras merah memecah perlahan, yang membuat orang merasa kenyang lebih lama dan menjaga kadar gula darah lebih stabil. Nasi dari beras merah, berarti lebih baik dikonsumsi untuk terhindar dari Diabetes tipe 2.

Nasi putih juga memiliki nutrisi yang lebih sedikit, termasuk serat dan magnesium. Padahal kedua zat ini bisa membantu mencegah diabetes tipe 2.

Ahli gizi utama di Rumah Sakit St George, London, Inggris, Catherine Collins, mengatakan peningkatan konsumsi beras putih pada orang Asia mungkin bisa menjadi faktor risiko terkena diabetes. Namun untuk orang Eropa dan Amerika, faktor risikonya berbeda.

Walaupun orang barat tak makan nasi putih, bukan berarti mereka bisa terbebas dari faktor risiko penyebab diabetes tipe 2. "Ada pola makan dan gaya hidup yang menyebabkannya, tapi di Asia dan barat berbeda," ujarnya. Artikel DERMAGA beberapa waktu lalu telah mengupas tentang perubahan pola makan. Cobalah beras merah atau beras hitam yang memiliki kandungan gizi yang lebih baik dari beras putih. Untuk kesehatan, abaikan dulu rasanya, pikirkan manfaatnya karena sehat adalah pilihan. (Mutia, dari beberapa sumber)

IMDG Code Wajib BAGI Petugas Operasional



Kegiatan penanganan muatan barang/bahan berbahaya (dangerous goods) dari dan ke kapal di Pelabuhan memiliki potensi mishandling yang bisa menimbulkan resiko yang besar dan dapat menyebabkan kerugian barang/harta benda (kapal beserta muatannya, sarana dan prasarana Pelabuhan dll), lingkungan maritim, bahkan nyawa personil yang melakukan penanganan bahan/barang berbahaya maupun crew kapal yang mengangkut menjadi terancam.

Senior Manajer Pelayanan Terminal PT Pelindo III (Persero) Eko Harijadi Budijanto mengungkapkan bahwa mengingat penanganan barang berbahaya ini mempunyai potensi resiko yang cukup besar, maka setiap personil yang menangani pelayanan barang dan kapal di pelabuhan-pelabuhan baik yang berkaitan langsung dengan penanganan barang berbahaya maupun tidak langsung seyogyanya harus memahami tentang penanganan barang berbahaya ini.

"Sehingga perlu dilakukan sosialisasi dan pelatihan kepada para petugas operasional, dimana perlu diberikan penjelasan dan pengetahuan tentang pengertian, jenis, dan cara menangani barang-barang berbahaya, agar potensi bahaya dapat dihilangkan atau diperkecil", ujar Eko.

Selanjutnya alumni World Maritime University (WMU) Swedia ini menuturkan, untuk mengatur hal tersebut, Pelindo III telah mengatur dalam bentuk Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) nomor: **PER.47/OS.01.02/PIII-2012 tentang Pedoman Sistim dan Prosedur Penanganan Barang Berbahaya di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)**. Hal itu dimaksudkan sebagai pedoman sistim dan prosedur ini sebagai pedoman dalam melakukan penanganan barang berbahaya di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). Sedangkan tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan kerja dalam penanganan muatan berbahaya di pelabuhan.

Berdasarkan pengertiannya barang berbahaya merupakan bahan padat, cair, atau gas yang dapat membahayakan orang, organisme hidup lainnya, barang milik, atau lingkungan. Sedangkan

IMDG Code merupakan sebuah kode yang dimaksudkan untuk memastikan keselamatan dalam penanganan barang berbahaya baik dari segi pengangkutan maupun penyimpanan.

Pria yang juga merupakan komisaris PT TPS menguraikan bahwa dalam IMDG Code jenis barang berbahaya di bagi dalam 9 (sembilas) kelas, penggolongan ini berdasarkan tingkat atau jenis bahaya yang ditimbulkan dari masing-masing barang berbahaya dalam daftar IMDG Code antara lain :

1. Class 1 Explosive (zat-zat yang memiliki sifat mudah meledak)
2. Class 2 Gases (gas-gas yang bertekanan, dicairkan atau diuraikan dibawah tekanan).
3. Class 3 Flammable Liquids (zat-zat cair yang mudah menyala)
4. Class 4 Other flammable substances (zat-zat mudah terbakar lainnya)
5. Class 5 Oxidisers and organic peroxides (oksidiser dan peroksida organik)
6. Class 6 Toxic and infectious substances (zat-zat beracun dan menular)
7. Class 7 Radioactive materials (bahan-bahan radioaktif)
8. Class 8 Corrosives (zat-zat bersifat korosif)
9. Class 9 Miscellaneous items (lain-lain)

"Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, khusus pada klas tertentu seperti klas 1 dan 7 dilakukan kegiatan truck lossing, yaitu pengangkutan cargo bongkaran dari kapal langsung keluar dari pelabuhan tanpa mengalami penumpukan di lapangan / gudang. Dalam pengangkutan barang berbahaya tersebut di kapal dilengkapi dengan Dangerous Cargo List berisi daftar yang menjelaskan adanya suatu barang berbahaya dalam suatu kapal", pungkas Eko. (Berlian)

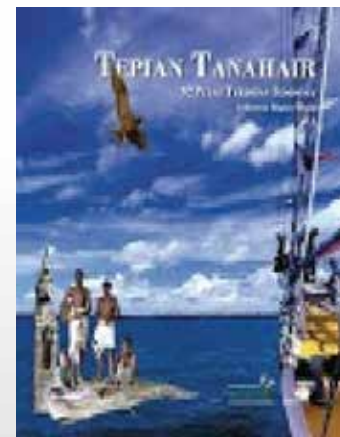


Dalam rangka menjamin keselamatan personil, harta benda, dan lingkungan dalam penanganan bahan/barang berbahaya, Pemerintah Indonesia telah memberlakukan ketentuan mengenai International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) yang merupakan aturan pelaksanaan Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS) dan Convention on the Prevention of Pollution from the Ship (MARPOL) yang diratifikasi melalui Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1985 tentang pengesahan "International Convention on the Prevention of Pollution from the Ship 1973 and Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from the Ship 1973".

TEPIAN TANAH AIR

Tepian Tanah Air : 92 Pulau **Terdepan** Indonesia Indonesia **Bagian Timur**

Kita adalah bangsa bahari karena wilayah Nusantara adalah lautan amat luas, ditaburi ribuan pulau yang terserak pada bentang khatulistiwa serupa 'puzzle' pemandangan alam nan asri yang digubah Allah Yang Maha Indah.



Judul :
Tepian Tanah Air : 92 Pulau Terdepan Indonesia
Indonesia : Indonesia Bagian Timur
Penulis : Wanadri dan Rumah Nusantara
Penerbit : Kompas
Tahun Terbit : April 2013
ISBN : 978-979-709-719-6
Tebal : 474 hal.

Buku ini sejatinya adalah kumpulan trilogi buku "Tepian Tanah Air". Berisi rangkuman hasil penjelajahan dan pendataan di 28 Pulau Terdepan di wilayah timur Indonesia. Dengan menempuh perjalanan laut ribuan kilometer dalam kurun waktu 148 hari.

Buku ini menjelaskan 28 pulau, sedangkan 64 pulau lainnya telah di bahas pada dua buku sebelumnya. Dengan begitu, total ada 92 pulau yang dibahas dalam trilogi ini.

Dengan 17.504 pulau, 1.608 suku bangsa dan 665 bahasa daerah di seluruh Nusantara, Indonesia adalah negara kepulauan yang besar. Dikaruniai iklim yang bersahabat, tanah yang subur, kaya dengan spesies langka flora dan fauna, mencakup mamalia, kupu-kupu, reptil, burung, unggas, hingga amfibi yang jumlahnya sekitar 3.025 spesies. Dan juga kurang lebih 47.000 spesies tumbuhan.

Bangsa Indonesia adalah satu-satunya bangsa di dunia yang menamakan wilayahnya sebagai tanah air. Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah RI melalui Deklarasi Perdana Menteri Ir. Djuanda mengklaim seluruh perairan antarpulau di Indonesia sebagai wilayah nasional. Deklarasi yang kemudian dikenal sebagai Deklarasi Djuanda ini merupakan pernyataan diri sebagai negara kepulauan, dimana laut menjadi penghubung antar pulau, bukan pemisah. Klaim ini bersamaan dengan upaya memperpanjang batas laut teritorial menjadi 12 mil dari pantai (sebelumnya hanya diakui 3 mil dari pantai menurut Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939).

Wilayah laut yang demikian luas dengan 13.400-an pulau-pulau yang mayoritas kecil memberikan akses pada sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wilayah wisata bahari, sumber energi terbarukan, maupun minyak dan gas bumi, mineral langka dan juga media penghubung antar pulau yang sangat ekonomis.

Panjang pantai 81.000 km (keempat terpanjang di dunia) merupakan wilayah

pesisir dengan ekosistem yang secara biologis sangat kaya dengan tingkat keanekaragaman hayati yang tinggi. Secara meteorologis, perairan nusantara menyimpan berbagai data meteorologi maritim yang amat vital dalam menentukan tingkat akurasi perkiraan iklim global. Di perairan kita terdapat gejala alam yang dinamakan Arus Laut Indonesia (Arlindo) atau The Indonesian Throughflow, yaitu arus laut besar yang permanen masuk ke perairan Nusantara dari Samudra Pasifik yang mempunyai pengaruh besar pada pola migrasi ikan palagis dan pembiakannya serta pengaruh besar pada iklim Benua Australia.

Pustaka ini menyajikan foto-foto mempesona dengan narasi yang memikat perihai keindahan alam dan kehidupan anak bangsa pada pulau-pulau terdepan di Indonesia Bagian Timur. Sepanjang Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara Timur, Maluku, Nusa Tenggara Barat, Kepulauan Aru, Papua Barat, Papua hingga Maluku Utara. Wilayah yang dikenal dunia sebagai daerah Wallacea, tempat yang kaya dengan spesies endemik yang unik.

Semua terekam dalam kegiatan Ekspedisi Garis Depan Nusantara Wanadri — Rumah Nusantara. Suatu harta tak ternilai, dokumentasi kekayaan alam dan budaya Nusantara, untuk meningkatkan pemahaman wawasan kewilayahan serta memacu perkembangan di pulau-pulau terdepan.

Layak menjadi koleksi pribadi maupun seluruh perpustakaan, baik perpustakaan sekolah, perguruan tinggi, umum maupun khusus/ instansi.

*nenek moyangku orang pelaut
gemar mengarung luas samudra
menerjang ombak tiada takut
menempuh badai sudah biasa
(Lyrics lagu 'nenek moyangku orang pelaut')*

Hari Pahlawan

Setiap tanggal 10 November ditetapkan oleh pemerintah sebagai Hari Pahlawan. Momentum ini diperingati oleh masyarakat Indonesia dengan beragam kegiatan, mulai dari kegiatan seremoni, pawai, hingga pertunjukan teatrikal dilakukan di banyak wilayah sebagai bentuk peringatan Hari Pahlawan tersebut. Nah, kali ini beberapa responden kami akan mengutarakan makna Hari Pahlawan secara personal bagi mereka, berikut komentarnya :



Kiki Anggoro Aditya Susanti (Operator Kantor Pusat)

Makna Hari Pahlawan bagi saya pribadi adalah kita bisa mengenang jasa-jasa pahlawan karena dengan perjuangan mereka kita bisa merasa aman dan lebih merdeka secara hukum. Ki Hajar Dewantara adalah salah satu pahlawan yang saya idolakan karena beliau adalah Bapak Pendidikan yang sekaligus contoh yang baik yang mengajarkan kita betapa pentingnya pendidikan bagi suatu bangsa sehingga bisa menjadikan penerus bangsa yang berkualitas.

Jufrianto Siahaan (Sekretariat Perusahaan)

Hari Pahlawan bagi saya tidak jauh berbeda dengan hari lain, tinggal bagaimana kita mengisi hari tersebut dengan sesuatu yang bermanfaat bagi orang lain. Lebih baik saya dikenang sebagai seorang pribadi yang membawa perubahan positif bagi lingkungan saya, karna berbicara tentang pahlawan itu berbicara tentang menjadi pribadi yang berdampak baik bagi orang lain. Kalau harus menyebutkan satu nama pahlawan tanpa mengecilkan peran pahlawan yang lain, maka saya memilih Soekarno. Keberaniannya, kemampuan diplomasinya memberi motivasi bagi rakyat Indonesia melalui pidato yang inspiratif. Selain itu, walaupun di dalam penjara, beliau tetap memikirkan nasib bangsa Indonesia untuk menemukan kemerdekaannya.



Didik Trisila (Perencanaan dan Pengembangan SDM)

Panglima Sudirman adalah salah satu pahlawan nasional yang saya idolakan, selain karena perjuangan beliau, saya memiliki cerita dibalik itu. Beberapa tahun yang lalu saya pernah mengunjungi museum Panglima Sudirman yang berada di Trenggalek, disana saya mengetahui langsung potret sisa – sisa sejarah yang beliau ukir, sehingga membuat saya semakin kagum akan sosoknya. Melalui itu, saya memaknai Hari Pahlawan sebagai hari untuk mengenang semangat berjuang tanpa pamrih demi kepentingan masyarakat, bangsa dan negara.

Vita Oktviana Kusumawati (Biro Perencanaan)

Keluarga merupakan pahlawan dalam hidup saya selama ini. Bagi saya, mereka merupakan penyemangat setia, terutama Ibu, bagaimana perjuangan beliau selama mengandung hingga saya tumbuh besar seperti sekarang ini. Sedangkan makna Hari Pahlawan sendiri adalah hari dimana kita bisa kembali mengenang jasa pahlawan terutama perjuangannya, namun yang terpenting adalah kita semua dapat mengambil tauladan dari nilai-nilai perjuangan untuk diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari, karena akan menjadi ironi jika memperingati Hari Pahlawan sebatas seremoni.



INNALILLAH WAINNA ILAIHI ROJIUN

SEGENAP KOMISARIS, DIREKSI, DAN PEGAWAI PELINDO III
TURUT BERDUKA CITA ATAS MENINGGALNYA
SALAH SATU PUTRA TERBAIK PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)



IR. BASORI, M.MT

25 NOVEMBER 2013

SEMOGA AMAL IBADAHNYA DITERIMA OLEH ALLAH SWT
SERTA KELUARGA YANG DITINGGALKAN DIBERIKAN KETABAHAN



Kobarkan **Semangat** **JUANG**

Hari Pahlawan

10 NOVEMBER 2013